



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus



Seitajärven museotie, Savukoski

Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskuksen julkaisu

4/2011

Seitajärven museotie, Savukoski

Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

Martti Piltz, Laura Soosalu

4/2011

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskuksen julkaisuja

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 4/2011

ISSN-L 1798-7970

ISSN 1798-8861 (verkkojulkaisu)

ISBN 978-952-257-356-8 (PDF)

Taitto:	Mervi Koivula
Valokuvat:	Marketta Hyvärinen, Martti Piltz ja Laura Soosalu
Kartat:	© Maanmittauslaitos lupa nro 10/MML/11 © Affecto Finland Oy Karttakeskus, Lupa L4377 © Liikennevirasto 2011 © Suomen ympäristökeskus 2011

KUVAILEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero				
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 4/2011				
Vastuualue				
Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät		Julkaisuaika		
Martti Piltz, Laura Soosalu		Lokakuu 2011		
		Julkaisija		
		Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi				
Seitajärven museotie, Savukoski				
Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma				
Tiivistelmä				
<p>Seitajärven museotie, maantie 19905, sijaitsee Savukosken kunnassa Lapin maakunnan Itä-Lapin seutukunnassa. Seitajärventie on pistotie, joka erkanee eteläpäässään Sodankylän ja Savukosken yhdistävästä tiestä (maantie 967) ja johtaa viiden talon muodostamaan Seitajärven kylään. Seitajärven museotien pituus on 13,6 kilometriä. Museotieksi tie määriteltiin vuonna 2010.</p> <p>Seitajärventie edustaa Liikenneviraston museokohdekokoomassa vuoden 1927 tielain vuoden 1946 uudistuksessa mainittua polkutietä. Lainuudistuksen taustalla oli toisen maailmansodan jälkeiset toimenpiteet tasa-arvon edistämiseksi, joiden osana oli myös maan asukkaiden liikenteellinen tasa-arvo. Tierekisteriotteen mukaan se otettiin vuonna 1951 valtion hoidettavaksi paikallistieksi. Samalla kerralla valtion hoitoon siirtyi noin 1 000 kilometriä polkuja, jotka muodostivat noin kolmas osan Lapin tiepiirin tiepituudesta. Seitajärven polkutie oli tie numero 50003.</p> <p>Käytännössä Tie- ja vesirakennushallituksen hoitoon siirtyi polkujen määrittelemä maakaistale ja polkua parannettiin aluksi polkupyörällä ja hevosajoneuvoilla ajettavaksi. Ensimmäisten polkuteiden joukossa Seitajärventie kunnostettiin autolla ajettavaksi vuonna 1961. Myöhemmin parannetut polkutiet muodostivat Lapin paikallistieverkon.</p> <p>Seitajärven polun linjaus on toiminut luontaisena kulkureittinä jo esihistoriallisella ajalla. Seitajärvi on saanut nimensä palvomuspaikasta, seitakivistä, joita kylässä on kaksi. Siellä on pitkäaikaisia kulttuurikerrostumia kivikaudelta alkaen. Niihin liittyy myös sotahistoria, kun partisaanit tuhosivat kylän ja surmasivat sen asukkaat 7.7.1944. Seitajärvellä on kolme partisaaniuhrien muistomerkkiä ja se on koko Lapin viime sodan partisaanituhojen muistopaikka.</p> <p>Seitajärventie noudattaa maastossa luonteavaa ja helppokulkuista uraa. Se on säilyttänyt hyvin rakennusaikansa tuntomerkit. Tien kunto museointihetkellä on voitu tallentaa maastokatselmuksissa valokuvaamalla ja mittaamalla poikkeuksellisen hyvin Liikenneviraston museokohdekokoomassa.</p> <p>Hoito- ja ylläpitosuunnitelman tavoitteena on säilyttää Seitajärven museotie todisteena valtakunnallisen maantieverkon Lapin alueelle tyypillisestä alueellisesta erikoisuudesta, mikä liittyy koko valtakunnan tasa-arvoistumispyrkimyksiin.</p> <p>Maankäytön kehittäminen tai mikään muukaan ei uhkaa selvästi museotien säilymistä. Kuitenkin tien poikkeuksellisen hyvä säilyneisyys edellyttävät hienovaraisia toimenpiteitä, joissa erityisesti otetaan huomioon tien liittyminen ympäristöönsä.</p> <p>Suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä tien ja sen lähiympäristön kehittämiseksi ja hoitamiseksi tienpitäjän ja maanomistajien näkökulmasta. Suunnitelma sisältää alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet sekä pitkän aikavälin kunnostustoimenpiteitä.</p>				
Asiasanat				
Seitajärvi, museotie, esihistoria, seitakivi, sotahistoria, partisaanit				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)
-	978-952-257-356-8	1798-7970	-	1798-8861
Kokonaissivumäärä	Kieli		Hinta (sis. alv 8%)	
41	Suomi		-	
Julkaisun kustantaja				
Liikennevirasto				

Esipuhe

Seitajärventien hoito- ja ylläpitosuunnitelma on laadittu Pirkanmaan ELY-keskuksen toimeksiannosta. Se on Liikenneviraston museotie- ja siltakokoelmaan pysyvästi tallennetun museotien ympäristöhoidon ja kehittämisen suunnitelma. Aikaisemmin on tehty vastaava suunnitelma Pihlputaan Heinäjoen museosillasta ja Porrassalmen museotiestä Mikkilissä. Seitajärventien hoito- ja ylläpito suunnitelma poikkeaa aikaisemmista siinä, että käytettävissä oli päätös perusteluineen tien liittämistä museokokoelmaan ja suunnitelma voitiin tehdä dokumentoimalla tien museointihetken kunto. Tässä mielessä Seitajärven hoito- ja ylläpitosuunnitelma on edelleen pilottisuunnitelma.

Liikenneviraston museotiet ja -sillat muodostavat perinne-esineistön ja niiden tietoarvoa tukevien arkisto-, kirjasto- ja kuva-aineistojen kanssa valtakunnallisen tieliikenteen perinnekokoelman. Museotie ja -siltakokoelman pitkäjänteiseksi hoitamiseksi ja säilyttämiseksi käynnistettiin vuonna 2006 projekti, jossa laadittiin perusselvitys museokohteiden tilasta, historiasta, merkityksestä, alkuperäisyydestä ja pitkäjänteisen säilyttämisen edellytyksistä sekä varmistettiin kohteisiin liittyvien dokumenttien tallentuminen. Kohteiden arviointiin käytettiin museoteitä ja -silloja varten kehitettyä kokoelmapolitiikkaa.

Arvokkaiden tiealueiden, museoteiden ja -sillojen säilyttäminen kuului aikaisemman Tiehallinnon tavoitteisiin. Tehtävä on siirtynyt Liikennevirastolle. Museotie ja -siltakohdeselvityksen pohjalta päätettiin, että kaikille museokohteille tehdään jatkotoimenpidesuunnitelmat kohteiden kunnossapidon ja hoidon pitkäaikaiselle toteuttamiselle.

Tilaajan edustaja työssä on ollut perinnevastaava Marketta Hyvärinen Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Pääkonsulttina on ollut konsultti Martti Piltz ja projektipäällikkönä museonjohtaja Kimmo Levä Mobilian liasta. Konsulttina työssä on ollut Destia Oy, jossa suunnitelman laatimisesta ja työn raportoinnista on vastannut maisema-arkkitehti Laura Soosalu. Avustajana on toiminut suunnitteluassistentti Mervi Koi-vula.

Työn yhteydessä suunnitelman tekijät tekivät useita maastokäyntejä, joihin on osallistunut Savukosken kunnan edustajia, Lapin ELY-keskuksesta perinneyhdyshenkilö Heikki Salmi, päätoimittaja Veikko Erkkilä sekä lukuisa joukko Seitajärven seudun asiantuntijoita. Raportin luonnosvaiheessa kommentteja on saatu Savukosken kunnasta, Lapin ELY-keskuksesta, Seitajärven kylän entisiltä asukkailta, heidän jälkeläisiltään, tilaajalta ja Mobilian tutkijayhteisöstä.

Tampereella lokakuussa 2011

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Liikenne ja infrastruktuuri

Sisällysluettelo

Esipuhe	4
1 Lähtötiedot	6
1.1 Seitajärven museotien sijainti	6
1.2 Seitajärventien nimeäminen museotieksi	8
1.3 Museotien historialliset vaiheet	9
1.3.1 Seitajärven museotie	9
1.3.2 Polkutie tieliikenteen ilmiönä	9
1.3.3 Polkutie lainsäädännössä	10
1.3.4 Vuoden 1948 normien mukaiset polkutiet	10
1.3.5 Seitajärventie polkutienä	13
1.3.6 Seitajärventien kiinteät muinaisjäännökset	14
1.3.7 Seitajärventien varhaisempi historia	16
1.3.8 Seitajärventien museaalinen arvo	17
1.3.9 Seitajärventie Liikenneviraston museokohdekoelmassa	18
2 Alueen nykytilan kuvaus	19
2.1 Maankäytön nykytila	19
2.1.1 Kaavatilanne	19
2.1.2 Nykyinen maankäyttö	20
2.2 Maisema ja kulttuuriperintö	21
2.3 Luonnonympäristö	22
2.4 Tietekniset lähtökohdat	23
2.4.1 Tien nykytila	23
2.4.2 Tien nykyinen kunnossapito	23
2.5 Museotien jaksottelu	24
2.6 Matkailu	30
3 Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma	31
3.1 Tavoitteet	31
3.1.1 Museotie	31
3.1.2 Kulttuuriperintö	31
3.1.3 Maisema ja luonto	31
3.1.4 Maankäyttö	32
3.1.5 Liikenne	32

3.2 Tien ja sen ympäristön hoito	32
3.2.1 Tie ja siihen liittyvät rakenteet.	32
3.2.2 Muistomerkit, opasteet ja viitoitus	32
3.2.3 Maisemanhoito.	36
3.3 Alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet.	36
3.3.1 Kohteen perustiedot	36
3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet, tieympäristö	36
3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet	38
3.4 Pitkän aikavälin tieympäristön kunnostustoimenpiteet:.	39
3.5 Talvihoito	39
3.6 Jatkotoimenpiteet ja toimenpiteiden vaikutusten arviointi.	39
Lähdeluettelo	40

1 Lähtötiedot

1.1 Seitajärven museotien sijainti



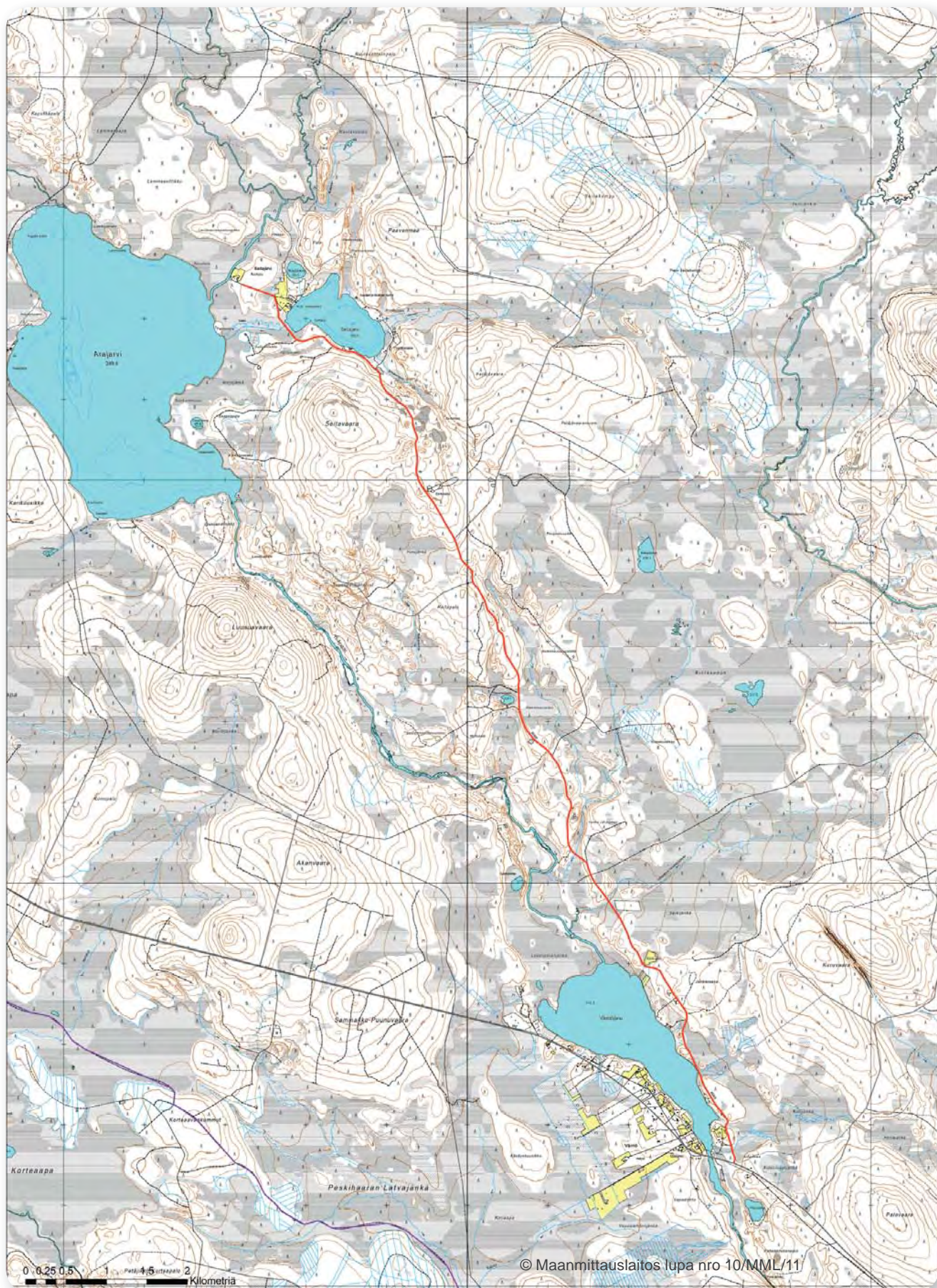
Seitajärven museotie (maantie 19905) sijaitsee vuonna 1916 Keisarillisen senaatin päätöksellä perustetussa Savukosken kunnassa Itä-Lapissa. Seitajärventie on pistotie, joka liittyy eteläpäässä Sodankylän ja Savukosken yhdistävään tiehen (maantie 967). Etäisyyttä Savukosken kuntakeskukseen on n. 22 kilometriä. Seitajärven museotie on pituudeltaan 13,6 kilometriä.

Tien eteläpäässä sijaitsee Värriöjärvi ja järven länsirannalla, tien varressa Värriön kylä. Tien pohjoispäässä on kaksi järveä, Arajärvi ja siihen laskeva Seitajärvi. Järvien väliselle kannakselle sijoittuu muutamasta talosta koostuva Seitajärven kylä. Arajärveä ja Värriöjärveä yhdistävä Yli-Arajoki koskineen kulkee Akanvaaran-Luusuvaaran ja Seitavaaran välitse museotien länsipuolella.



© Affecto Finland Oy Karttakeskus, Lupa L4377

Kuva 1. Seitajärven museotie sijaitsee Itä-Lapissa Savukosken kunnassa.



Kuva 2. Seitajärven museotie on pituudeltaan 13,6 kilometriä.

1.2 Seitajärventien nimeäminen museotieksi

Museotieksi Seitajärventie nimettiin 16.11.2010. Seitajärventien eli Värriöjärven-Seitajärven maantien pitäjä on valtio. Tieriekisterin mukaan tie on otettu valtion ylläpidettäväksi paikallistieksi vuonna 1951. Tieriekisterin mukaan Seitajärventien pituus on 13 520 metriä ja keskimääräinen vuorokausiliikenne 19 ajoneuvoa. Tiellä on yksi silta, Salmen silta tieosoitteessa 2/8163. Tien rakennetta on parannettu Yli-Arajokeen laskevan puron ja Salmen sillan kohdilla 1980-luvun lopulla. Aiemmin tie on ollut polkutie numero 50003. Tie on Lapin alemmalle tieverkolle tyypillisesti pistotie.



Kuva 3. Seitajärventie eli Värriöjärven-Seitajärven maantie alkaa Värriön kylässä maantieltä 967 pistotienä Seitajärven kylään. Kuvassa näkyy myös kesällä 2011 rakennettu opastuspaikka. Kuva Martti Piltz



Kuva 4. Seitajärven kylä on viiden talon muodostama kylä. Kylän Arajärven kantatila on 1800-luvulta. Kylässä on asuinpaikan muinaisjäännöksiä kivikaudelta alkaen. Seitajärventie noudattelee vanhaa polkua, joka kulkee helpokulkuisia kangasmaita. Kuva Martti Piltz.

Esityksen Seitajärventien nimeämisestä museotieksi ovat tehneet Veikko Erkkilä Rovaniemeltä 6.4.2009 ja Savukosken kunta 18.3.2010. Molemmissa esityksissä korostettiin Seitajärvelle 7.7.1944 suuntautuneen partisaani-iskun sotahistoriallista arvoa ja Seitajärven kylän tunnettuutta partisaanien uhrien muistopaikkana.

Tien museoarvon määrittämiseksi Hämeen tiepiiri (nyk. Pirkanmaan ELY-keskus) tilasi Auto- ja tie-museo Mobiliasta selvityksen tien museoarvosta 24.8.2009. Lausunnot pyydettiin Museovirastosta, Lapin maakuntamuseosta, Lapin Liitosta ja Lapin ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelta. Ne kaikki antoivat myönteisen lausunnon tien nimeämisestä museotieksi.

Päätöksessään Seitajärventien nimeämisestä museotieksi Pirkanmaan ELY-keskus mainitsee ratkaisuperusteina, että:

1. Tietoarvoltaan tiestä, kulkuyhteyksistä sekä Seitajärven kylästä on yhtenäinen ja kattava kirjoitelma.
2. Tieliikennehistoriallisesti se edustaa ilmiönä alueellista erikoisuutta. Vuonna 1948 voimaan astuneen tielain uudistuksen perusteella valtion hoitoon otettiin Lapissa polkuja, joista kunnostettiin ajokelpoisia teitä. Polkuteitä oli Lapissa vielä 1970-luvulla noin 1 000 kilometriä. Tie kertoo sosiaalipolitiikan merkityksen kasvusta ja siitä aiheutuneista uudistuksista, joita syrjäseutujen liikenneyhteyksien parantaminen edusti. Tie dokumentoi erittäin hyvin tätä hyvinvoinnin historian keskeistä ajanjaksoa. Seitajärventie on pitkäaikainen vakiintunut reitti. Sen varrella on monia kulttuurikerrostumia kivikaudesta nykypäivään. Lisäksi sotatapahtumat Seitajärven kylässä liittyvät sen kulkuyhteyksiin ja antavat sille sotahistoriallista arvoa.
3. Seitajärventie on säilyttänyt rakennusaikaiset piirteensä.

Museokohdekokoelmassa Seitajärventiellä ei ole toisintoja. Näillä perusteilla Seitajärventie täyttää Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmapoliitiikassa määritellyt kriteerit ja se liitetään kokoelman pysyvästi säilytettäviin kohteisiin. Tielle laaditaan hoidon ja ylläpidon suunnitelma. Sen tavoitteena on säilyttää tie museointihetken kunnossa. Muutoksia tehdään vain, jos liikenneturvallisuus tai tien säilyminen sitä erityisesti vaatii.

Päätöksessä, jossa nimetään Seitajärventie museotieksi, mainitaan olennaisina rakenteellisina piirteinä, että tie on noin 4 metriä leveä soratie, joka myötäilee luontevasti helpoimmin kuljettavia luonnonmuodostumia. Tien rakenteellinen säilyneisyys on hyvä eli se on edelleenkin hyvin sen kaltainen kuin se on rakennusaikanaan ollut. Polkutiet on tehty 1970-luvulle saakka ilman vahvistettuja suunnitelmia, olemassa olevan polun linjausta vahvistamalla.

1.3 Museotien historialliset vaiheet

1.3.1 Seitajärven museotie

Maantie 19905 on valittu Liikenneviraston museokohdekokoelmaan edustamaan polkutietä. Polkutie on mainittu Suomen ensimmäisessä tielaissa vuonna 1918 alimman tasoisena tienä, jolle tehdään tienrakentamistoimenpiteitä. Polkutie oli tässä laissa tarkoitettu lähinnä harvaanasuttujen raja-alueiden ja silloisen Oulun läänin pohjoisosan tiettömien alueiden kulkuväyläksi, joita voitiin liikennöidä jalkaisin tai ratsuhevosella ja suotuisissa olosuhteissa hevosajoneuvoilla.

Uuden tasavallan voimavarat eivät kuitenkaan riittäneet haja-asutusalueen yhteyksien rakentamiseen, vaan tietyyppinäkin polkutie poistui lainsäädännöstä ja tierakentamisen käytännöstä. Suomalaisen yhteiskunnan modernisaatiossa toisen maailman sodan jälkeen polkutie palasi viralliseen normitukseen tielain uudistuksessa vuonna 1948. Seitajärventie on valittu edustamaan polkutietä nimenomaan tämän lakiuudistuksen tarkoittamassa muodossa. Vuoden 2005 maantielaissa ei enää ole polkutietä mainittu.

Seitajärventien arvomuodostukseen liittyy kulkuuran pitkä historia. Seuraavassa esitellään muutamia keskeisiä näkökulmia polkuteiden syntyyn, Seitajärventien historiaan sekä sen edustavuuteen polkutienä.

1.3.2 Polkutie tieliikenteen ilmiönä

Nykyaikaisen tienrakennuksen alkamiseen saakka 1900-luvun loppupuolella tiet syntyivät ihmisten säännöllisesti käyttämälle kulku-uralle, jota yleisesti kutsutaan poluksi. Kulkeminen säännöllistä reittiä lienee biologinen ilmiö; eläimetkin tekevät ”polkuja”.

Suomen alueella tiet säilyivät polun luonteisina ainakin 1700-luvulle, jolloin viranomaisten määräysten mukaan niitä alettiin järjestelmällisesti kehittää pyöräajoneuvoilla ajettaviksi. Historiallisen ajan lainsäädännössä tiet voidaan jakaa kahteen: maantiet ja paikallistiet. Ensin mainitut yhdistävät hallintoalueita, kuuluvat majapaikka- ja kyytilaitoksen piiriin ja ovat yhteisen ylläpidon kohteita. Ero maanteiden ja muiden teiden välillä on häilyvä; syrjäseudulla on aikojen alusta tingitty virallisista määräyksistä.

Pohjois-Suomessa ovat polut ja kulku-urat olleet välttämättömiä kaupankäynnille, elinkeinoille sekä yleiselle vuorovaikutukselle. Suuret joet, Oulu-, Kemi- ja Tornionjoet, muodostivat luontaiset kulku-yhteydet, joiden varsille myös asutus sijoittui. Näiden jokilaaksojen kautta rakentuivat myös kauko-yhteydet hallintokeskuksista Pohjanlahdelle, Jää- ja Vienanmerelle. Yhteyksistä muodostui pysyviä ja säännöllisesti käytettyjä. Maakulkureittejä syntyi jokien varsille sekä virtapaikkoihin ja vesistöjen kannaksille, joissa veneitä vedettiin. Vesiväylät sallivat suurten veneiden käytön rahtien, kuten tervan, kuljettamiseen ja puutavaran uiton. Talviaikaan jokien jäällä kuljivat talvitiet. Pitkä talvi suojaasi kulku-uria eroosiolta, jolloin maaston muutokset jäivät huomaamattomiksi. Polut vastasivat sekä kauko- että paikallisliikenteen tarpeisiin. Niiden rakentaminen maanteiksi alkoi Lapissa vasta 1900-luvun alussa.

1.3.3 Polkutie lainsäädännössä

Suomen ensimmäisen tielain (1918) tärkein uudistus oli tienpidon siirtyminen tienpitovelvollisilta talonpojilta valtiolle. Perä-Pohjolassa teiden rakentaminen oli jo aikaisemmin siirtynyt suurelta osaltaan valtion tehtäväksi, koska vähäisen väestön voimavarat eivät siihen riittäneet. Lain astuessa voimaan tienpito siirtyi siellä käytännössä kokonaan Tie- ja Vesirakennusten Ylihallitukselle.

Laki määritteli polkutien: *Polkutie on pääasiassa kävellen tai ratsain kulkijoille tarkoitettu tie, jossain tapauksessa myös kärryille ja reelle tarkoitettu.* Laki, mainitessaan jalka- ja ratsumiehiä varten tarkoitetut polkutiet, laajensi tien käsitettä. Polkutie oli tieluokituksessa alimman tasoinen tie, jossa suoritettiin tierakennustoimenpiteitä. Talvitie ja tilapäinen tie mainitaan myös, mutta niillä ei tehdä varsinaisia tienrakennustoimenpiteitä.

Polkutiet olivat harvaanasuttujen alueiden tietä. Ne voivat olla yksityisiä tai yleisiä teitä. Yleisenä tienä se piti tasoittaa metrin ja raivata 2,5 metrin leveydeltä. Rakennusohjeissa sanotaan, että maa vain tasataan ja soiden sekä kosteikkojen yli rakennetaan tarpeenmukainen porrastus. Polkutiehen voitiin rakentaa tarpeellisiin paikkoihin sivuoja ja rumpuja. Vesiperäisten paikkojen yli rakennettiin 2,5 metriä leveä telasilta. Vesistöjen yli oli rakennettava yksinkertaiset sillat tai järjestettävä lossi. Polkuteilla voi olla myös kolmesta hirrestä tehtyjä siltoja, joissa on kaidepuut. Polkuteille pystytettiin ”aivan yksinkertai-

set” kilometripylväät joka viidennelle tai kymmenennelle kilometrille sekä tienviitat.

Tielaissa vuonna 1927 tieluokkiin lisättiin erämaantie ja poistettiin polkutie. Erämaantie vastasi suunnilleen aikaisempaa polkutietä. Vuoden 1937 teiden rakentamis- ja kunnossapitomääräyksissä polkutien asema heikkeni edelleen.

Toisen maailmansodan sosiaalipoliittiset, liikenteelliset ja työllisyyden hoidon muutokset muuttivat polkujen ja tielaissa tarkoitettujen polkuteiden aseman. Vuonna 1946 tehdyssä vuoden 1927 tielain uudistuksessa polkutie palasi tienormeihin aikaisemmin tiettömien kylien ja yksittäisten talojen kulkuyhteydeksi Lapin läänissä. Muutos astui voimaan vuoden 1948 alusta.

1.3.4. Vuoden 1948 normien mukaiset polkutiet

Suuri osa Suomen maaseudun talouksista on liikunut 1950-luvulle saakka jalkaisin ja maatilatalouden liikenteen volyymi on ollut hyvin rajallinen. Taloudellinen kehitys toi myös syrjäkylien asukkaille uusia tarpeita ja toisaalta julkisen vallan sosiaaliset uudistukset vaativat parempia yhteyksiä. Aika muuttui niukaksi resurssiksi. Lapissa oli toisen maailmansodan jälkeenkin paljon tiettömiä alueita. Poronhoidon, metsästyksen ja kalastuksen takia erämaissa oli pieniä kyliä ja yksinäisiä taloja. Kulkuyhteydet perustuivat perinteisiin polkuihin, venereitteihin ja niiden yhdistelmiin sekä luonnollisesti talviteihin.

Nämä vanhat kulkureitit ovat Lapin polkutieverkon lähtökohta. Osa poluista oli otettu jo aikaisemmin Tie- ja vesirakennuslaitoksen hoitoon. Niitä oli raivattu noin 2 metrin levyisiksi poistamalla kiviä ja kantoja. Kosteikkoihin oli rakennettu pitkospuut ja vesistöjen yli oli kevyitä siltoja, losseja tai veneitä.

Lapin läänissä vuoden 1946 lakiuudistuksen perusteella siirtyi vuoden 1950 alusta lähes 1 100 kilometriä polkuja valtion hoitoon, niiden joukossa Seitajärven polku. Lapin tiepiirin teiden kokonaispituudesta polkutiet olivat noin kolmannes. Aikaisemmin polkuteitä oli virallisesti TVH:n hoidossa vain 97 kilometriä, mutta valtion varoin oli pidetty suunnilleen 1 100 kilometrin polkuverkkoa.

Uusi laki yleisistä teistä annettiin vuonna 1954 (Laki yleisistä teistä 243/1954). Vuoden 1957 asetus yleisistä tiestä (482/1957, 2§, 2. mom.) toteaa, että polku on lähinnä jalkaisin, ratsain tai polkupyörällä tapahtuvaa liikennettä varten tarkoitettu tie. Toisien sanoen polkupyöräily lisättiin kävelemisen ja ratsastamisen rinnalle, vaikka autoistuminen oli selvästi yleistymässä. Asetuksessa (482/1957 1. luku 4§) sanotaan, että Tie- ja vesirakennushallituksen tulee pitää luetteloa yleistä teistä, joihin kuuluvat, paitsi autoliikenteet tiet, myös muut "vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitettu ajotie, polku tai erityinen talvitie". Asetuksessa ei ole mainintaa polkuteiden rakentamisesta ja kunnossapidosta.

Polkuteiden pituus kasvoi pisimmillään 1 657 kilometriin vuosina 1955–1958, mistä se alkoi laskea. Vaikka polkuja muutettiin jatkuvasti polkuteiksi, painopiste oli niiden parantamisessa. Ensisijaisesti niille rakennettiin siltoja ja pitkospuita, jotta postin kuljetus rattailla ja polkupyörällä tuli mahdolliseksi. Tärkeimpiä polkuteita parannettiin autolla liikennöitäväksi ja muutettiin maantiekiksi. Vastaavasti polkujen merkitys väheni ja ne jäivät ilman kunnossapitoa. Vuoteen 1960 mennessä polkuteiden pituus oli laskenut 1 212 kilometriin.

Lapin tiepiirin teiden pituus kasvoi 1960-luvun aikana erityisesti uusina paikallisteinä, joita rakennettiin noin 2 700 kilometriä. Päinvastoin kuin muualla maassa, Lapissa uusi tielaki (Laki yleisistä teistä annetun lain voimaannpanosta 244/1954) ei siirtänyt paikallisteita valtion hoitoon kuin muutamia kymmeniä kilometrejä. Niitä ei yksinkertaisesti ollut valmiina, sen sijaan polkuteista parannettiin paikallisteita. Niille on tyypillistä, että ne eivät muodosta yhtenäistä verkostoa, vaan erkanevat korkeamman luokan teistä pistoteinä kyliin tai yksittäisasumuksiin.

Polkuteiden parannustoita aloitettiin jo 1950-luvulla. Autolla ympärivuotisesti ajettavaksi polkuteita parannettiin yli 500 kilometriä 1960-luvun loppuun mennessä. Näiden teiden joukossa oli Seitajärventie. Autolla ajettavaksi polkutiet parannettiin pääosin 1970-luvulla. Silloin polkuteita oli noin 1 100 kilometriä, joista vuonna 1979 autolla ajettavia oli 610 kilometriä. Polkuteiden osuus oli Lapin tiepituudesta enää noin kymmenes osa. Noin puolet niistä pidettiin ympärivuotisesti liikennöitävinä auraamalla, myöhemmin aurausta on laajennettu.

Lain mukaan yleisen tien tekemisestä päätti liikenneministeriö, mutta erityisissä tapauksissa päätösvalta uskottiin asetuksella TVH:lle. Vaikka ennen tien tekemistä oli laadittava tiesuunnitelma, mahdollisena poikkeuksena oli mainittu "tien vähäinen parantaminen". Ilmeisesti se vapautti polkutiet velvollisuudesta tehdä tiesuunnitelma.

Polkutiet tehtiin 1970-luvulle saakka ilman vahvistettuja suunnitelmia, olemassa olevan polun linjausta vahvistamalla. Ne tehtiin tekijöiden kokemuksen ja arvostelukyvyn mukaan. Esimerkiksi, kun Asko Helenius (eläkkeellä oleva Tiehallinnon kenttämestari) oli rakentamassa Seitajärventietä, hän oli kysynyt esimieheltään suunnitelmia. Tämä oli vastannut, että suunnitelmien pitää olla kysyjän päässä. Sieltä pitää katsoa! Lähinnä polkutietä vastaava tienrakennepiirustus olisi ehkä ollut vuoden 1927 Tiekäsi kirjan "Erämaantie". Tiet on yleensä tehty puskutraktorilla raivaamalla. Parannustoita, kuten ojitus-, rumpu-, pengerrys- ja leikkaustoita, jatkettiin vähitellen vuosittain määrärahojen puitteissa. Teiden rakentamista helpotti, että polkutiet valtaosaltaan sijaitsivat valtion maalla ja muulloinkin tien rakentaminen oli maanomistajien etu, jolloin he luovuttivat tiealueen korvauksetta tienpitäjälle.

Koska määräraha oli rakentamistarpeeseen nähden hyvin pieni, tiet "keinoteltiin" ajettavaan kuntoon. Käytännössä tämä tarkoitti sitä, että piiri-insinööri J. E. Roimu valitsi polttavimmin parantamista vaativan yhteyden ja vuoden kaikki polkutiemäärärahat keskitettiin siihen. Samalla pyrittiin hyödyntämään lähitöllä olevien tietyömaiden resursseja. Näin tieyhteydet saatiin suhteellisesti tehokkaimmin tehdyiksi.

Polkutieviittaa ei tunneta muualla Suomessa kuin Lapissa. Sen lähtökohta on vuoden 1938 asetuksen mukainen tienviitta, johon on lisätty vuonna 1954 voimaan tulleesta kevyen liikenteen väylän merkistä "reppuselkäkulkija". Myöhemmin muutettiin autolla ajettavan polkutien viitaksi sinipohjaiset tienviitat, joissa oli "reppuselkä" tunnuksena. Polkuteiden alkupäässä oli yleensä yleinen varoitusmerkki (nyk. liikennemerkki "Muu vaara"), jossa lisäksi olivat taulut: "Ajo sallittu omalla vastuulla" ja "Tiellä ei ole liikennemerkkejä". Lisäksi usein oli painorajoituksia, lähinnä siltöjen kantavuudesta, sekä kelirikosta kertova merkki. Teiden loppupäässä oli kunnossapitoalueen loppumista osoittava merkki, mikäli tie jatkui esimerkiksi metsäautotienä edelleen.



Kuva 5. Kangasmailla Seitajärventien olennaiset rakenteelliset piirteet erottuvat selvästi. Tie on aivan maanpinnan tasossa, varsinaisia rakennekerroksia ei ole. Puskutraktorin puskemat maa-ainekasat ja isot kivet ovat vielä erotettavissa, mutta maannos on peittänyt ne. Tien pintakerros on pyöreäkivistä soraa, ehkä tien varren maanottokuopista kaivettua, kuten tietä rakennettaessa. Maasto tien reunoilla on säilynyt avoimena, vesakoitumista ei ole juuri lainkaan. Kuva Martti Piltz.



Kuva 6. Seitajärven polkutie poikkeaa merkittävästi vanhan Seitajärven polun linjaukselta oikeisemalla Seitajärven ja Arajärven välistä suokannasta. Seitajärven itäpuolella erottuu vielä selkeästi vanha polku ja sen Porkkavuotson ylittävä kapulatie. Kuva Martti Piltz.

Normatiivisesti määritelty polkutie on ollut muuta tieverkkoa täydentävä tietyyppi, jolla on usein kylän tai jopa yksittäistalon pääsytien luonne. Tämä on ollut lainlaatijan tarkoituskin; yhteiskunnan velvollisuus on rakentaa haja-asutusalueelle kulkuyhteydet, joita pitkin yhteiskunta ulottaa valtansa ja palvelunsa asukkaille ja joita asukkaat voivat hyödyntää tarpeisiinsa. Niiden suunnitteluun ja rakentamiseen vuosien mittaan ovat enenevästi vaikuttaneet luonnonsuojelua, poronhoitoa ja maastossa liikkumista koskevat lait. Valtakunnallisen tieliikennehistorian näkökulmasta paikallisuus on polkutien ominaisuus. Kuitenkin osalla polkuteista on myös valtakunnallisia ja kansainvälisiä liittymiä. Uusin tielaki, maantielaki vuodelta 2005, ei enää tunne polkutietä.

Polkutie on ollut siis lain määrittelemä tieluokka ja tietyyppi eli hallinnollinen käsite. Käytännössä se oli alun perin ajoneuvoille kelvoton polku, josta mahdollisimman kustannustehokkaasti parannettiin hevosajoneuvolla ja myöhemmin autolla tai vähintään traktorilla ajettava tie. Polkutien tieliikenteellinen museoarvo perustuu lähinnä siihen, että tielaissa on määritelty polkutie, jotka rakennettiin paikallisten tientekijöiden näkemysten mukaan. Yleisiksi teiksi tulleet väylät olivat lähes kaikki polkuja, jotka ilman tiesuunnitelmia parannettiin ajokelpoisiksi melko kevyin rakennusmenetelmin. Alkuperäiselle tielain vuoden 1946 muutoksen mukaiselle polkutielle tyypillisintä on, että se yhdistää korkeampitasoiseen tieverkkoon yksittäistalon tai kylän ja ajokelpoiseksi raivattu kulku-ura noudattaa kävelemällä syntynyttä polkua.

Polkutien tieliikennehistoriallista arvoa ja museoarvoa tukevat lisäksi kulttuurihistorialliset jäänteet. Sosiaalishistorian näkökulmasta polkuteilla on myös laajat yhtymäkohdat ainakin erämaiden asukkaiden tasa-arvoon, turvallisuuteen ja siihen sosiaalipoliittiseen prosessiin, mikä Suomessa 1950- ja 1960-luvuilla uudisti koko yhteiskunnan. Myöhemmin osoitetaan, että ainakin muutamissa tapauksissa polkuteihin liittyy myös sotahistoriaa ja laajempaa ilmiönä siviiliväestön turvallisuus sodan aikana. Lopputulema on, että polkuteilla on yleisesti ja erityisesti ylläesitetyn mukaisena valtakunnallisen tieliikenteen ilmiönä selkeä museoarvo.

1.3.5. Seitajärventie polkutienä

Tunnetuin polkutie oli Sevettijärvelle johtanut tie. Sevettijärvelle asutettiin jatkosodan jälkeen Petsamosta noin 400 evakkokoltan yhdyskunta. Etäisyys maantieltä Kaamasesta Norjan rajalle Näämään oli yli 130 kilometriä. Parin vuosikymmenen rakentamisen jälkeen polku muuttui ensin autolla ajettavaksi polkutieksi ja sittemmin maantiekseksi. Tämä tie oli suurin polkutievarojen investointikohde. Lapissa syntyi tieluokka, jota tielaki tai muutkaan tietä koskevat normit eivät tunne: ”Autolla ajettava maantie-luontoinen polkutie”.

Muita laajasti tunnettuja polkuteita olivat Metsähallituksen maantiekseksi parantama Kittilän, Pokan ja Ivalon välinen tie, joka otettiin 150 kilometrin pituisena maantiekseksi vuonna 1971. Myös Angelin ja Kutturan polkutiet ovat tunnettuja.

Seitajärventie ei ehkä ole yhtä kuuluisa, mutta sen voidaan katsoa edustavan hyvin polkutietä ilmiönä. Polkutienä Seitajärventie on tyypillisesti pistotie. Se on pituudeltaan lyhin vuonna 1950 nimetyistä polku-teistä. Se sijaitsee Lapin läänin eteläosassa päinvas-toin kuin suurin osa polkuteistä. Melko vähäisestä käytöstä johtuen sen rakennetta ei ole olennaisesti vahvistettu, vaan se on alkuperäisen ajatuksen mu-kaisesti rakennettu lähinnä poistamalla kunttamaa polku-uralta. Tien sorastus on tehty luonnon soral-la, ehkä jopa tien varrelta otetulla maa-aineksella. Mursketta on havaittavissa vain parissa paikassa. Tie on jatkuvasti loma-asutuksen, poroelinkeinon ja metsätalouden käytössä, pysyvää asutusta on vain aivan tien alkupäässä.

Tiettävästi vuonna 1961 Seitajärventietä pystyt-tiin ajamaan autolla. Tietä on maastokatselmuk-sen perusteella ilmeisesti jatkettu Seitajärven ky-län päässä kohti Siyliöjokea selvästi myöhemmin, ehkä 1970-luvulla. Tie on monin paikoin, erityisesti kuivilla kangasmailla säilynyt alkuperäisen rakenta-misajatuksen mukaisena: vain maan pintakerros ja maanpinnasta kokoavat kivet on puskettu pusku-koneella sivuun. Tietä ei myöskään ole ojitettu. Ojia on parissa kohdassa, jossa kosteus muuten hait-taisi kohtuuttomasti käyttöä. Tienvarren risukoita on vesomalla poistettu ja siltarumpuja korjailtu nyky-aikaisin muoviputkin. Ne voidaan katsoa kuuluvan tien normaaliin kunnossapitoon, eivätkä ne heiken-nä tien säilyneisyyttä. Tietä on sorastettu ja lanattu,



Kuva 7. Sevettijärven polkutie parannettiin jaksottain autolla ajettavaksi. Kaamasesta Sevettijärvelle pääsi au-tolla Sevettijärvelle vuonna 1969, polkutien parantaminen autolla ajettavaksi oli kestänyt noin 20 vuotta. Maantiek-si se parannettiin vuosina 1979–1985. Öljysorapinnoite saatiin Norjan rajalle vuonna 1993. Nykyisin Seitajärven polkutien ja Sevettijärven tien yhtäläisyyksien löytäminen on vaikeaa. Kuva Martti Piltz.



Kuva 8. Maa-aineskaivannot ovat jo osittain umpeen kasvaneita, eivätkä erotu enää maisemasta kovin räike-ästi. Seitakurunojan maa-aineskuoppa näyttäisi olevan osittain vielä käytössä. Ilmeisesti maata on käytetty Sei-tajärven rannan vapaa-ajan asutuksen tarpeisiin. Kuva Martti Piltz.

mikä voidaan arvioida kuuluneen myös polkutien alkuperäisiin hoitoajatuksiin. Seitajärventieltä on rakennettu muutamia metsäautoteitä. Niiden rakenne poikkeaa silmämääräisestikin Seitajärventiestä. Seitajärventien linjaus on valittu siten, että sen kantavuus ilmeisesti vastaa metsäautoteitä, vaikka rakennekerrokset ovat olemattomat. Seitajärventien valintaan polkutieksi on vaikuttanut myös se, että useat muut polkutiekohteet on rakennettu maanteiksi, jolloin niistä on kadonnut alkuperäisen polkutien piirteet.



Kuva 9. Seitajärventiestä erkanee muutamia metsäautoteitä. Paavonmaahan Seitajärventieltä johtava metsäautotie, kuten muutkin metsäautotiet, poikkeaa selvästi rakenteeltaan polkutiestä. Tien linjaus on maastossa suorempi ja vaati enemmän massojen siirtelyä, se on ojitettu koko matkaltaan ja rakennekerrokset ovat korkeammat. Kuva Martti Piltz.



Kuva 10. Seitajärvi on saanut nimensä seidasta, joka on myös merkitty peruskarttaan. Kahdesta kylän seidasta toinen on kyläkeskuksen rannassa ja tämä kylää vastapäätä toisella rannalla. Korkean veden aikaan veden pinta peittää näkyvistä teräväkärkisen kiven tasanteen, joka tarujen mukaan on uhrien jättöpaikka. Seitajärven pintaa on äskettäin nostettu pohjapadolla. Kuva Martti Piltz.

1.3.6. Seitajärventien kiinteät muinaisjäännökset

Seitajärven kylän kulttuurihistoriallinen arvo on poikkeuksellinen. Sieltä löytyy lukuisia kulttuurikerroksia. Varhaisimmat löydökset ovat kaksi kivikautista asuinpaikkaa. Ne viittaavat asutukseen vähintään 5 000 vuotta sitten. Hieman uudempia asutuksen tai ainakin pyyntikulttuurin merkkejä ovat Seitajärventien varressa olevat lukuisat peuranpyyntikuopat. Todennäköisesti pyyntikuoppia on löydettävissä lisää myöhemmissä inventoinneissa. Ne liittyvät varhaiseen metallikauteen noin 3 500–1 700 vuotta sitten. Muutamat pyyntikuopat ovat Seitajärventien vieressä.

Esihistoriallisen ja historiallisen ajan taitteeseen liittyvät asumakentät, pyyntikuopat, haudat ja palvospaikat. Seitajärven rannassa Porkkaharjun kupeessa ovat Kurisijan ja Keijitsan asuinkentät, jotka on voitu ajoittaa 1700-luvulle.

Seitajärvellä on säilynyt seitakivi, mihin kylän nimi viittaakin. Seitoja on kaksi. Lähellä ovat myös Seitavaara ja Seitakumpu. Seitapaikat ovat olleet käytössä 1800-luvulle saakka. Seitajärven seitojen aitoudesta on esitetty lieviä epäilyjä.

Seitajärven luoteispäässä viljelyaukealla on kolme Arajärven taloa. Kaikkien talojen asukkaat olivat 1800-luvun lopulla Kittilästä muuttaneen Mikko Rannan perheestä. Hän vaihtoi nimensä muuttaessaan Arajärveksi. Niistä erillään vajaan kilometrin päässä pohjoiseen Siyliöjoen varressa on Ylilökan talo ja järven kaakkoiskulmassa erikseen Ollilan talo. Keskikylän talot tuhoutuivat partisaani-iskussa, mutta ne on rakennettu uudelleen. Isoimman Arajärven talon kavinavetta on rauniona jäljellä vanhasta rakennuskannasta. Kylä on edelleenkin siistin näköinen ja viljelyaukea on kiistatta kaunis kahden järven kannaksella. Seitajärventien varrella on partisaani-iskun uhrien muistomerkki.

Seitajärventien varressa on paliskunnan poroerotuspaikka, joka on nykyisin satunnaisessa käytössä. Sen ikää ei tiedetä, mutta nykyisen kaltainen porotalous edustaa noin 100-vuotista perinnettä. Tiedot Seitajärventien ja kylän muinaismuistoista perustuvat yksittäisiin havaintoihin ja selvityksiin, järjestelmällisesti muinaismuistoja ei ole inventoitu.



Kuva 11. Seitajärven kyläaukea on säilynyt avoimena, koska siitä korjataan heinä oletettavasti porojen rehuksi. Kyläaukea on jatkuvasti asutun ja siistin näköinen, vaikka siellä ei ole pysyvää asutusta. Kuva Martti Piltz.



Kuva 12. Perimätiedon mukaan kesäaikaan Värriön kylään kuljettiin veneellä Värriöjärven yli. Veneiden rantautumispaikka oli suojaisa Yli-Arajoen lahti, Kutuapaja. Helppokulkuinen kangasmaa tarjosi vaihtoehtoisiakin kulkureittejä Seitajärven kylästä Kutuapajaan. Kuva Martti Piltz.



Kuva 13. Seitajärven kylästä johtaa polkuja kohti pohjoista. Noin kilometrin päässä kylästä Siyliönjoen yli on nykyisin kivistä tehty ladelma, ilmeisesti aikaisemmin porras, josta kulkureitti jatkuu kangasmaastossa kulkijan tarpeen mukaan. Etäisyys Kyläselkään on peninkulman luokka ja taitettavissa noin kolmessa tunnissa ilman paikallistuntemustakin. Kuva Martti Piltz.

1.3.7. Seitajärventien varhaisempi historia

Kirjallisuus ei tuo kovin paljon lisävaloa suoranaisesti Seitajärven kulkuyhteyksiin. Osittain tämä johtuu siitä, että tien ympäristön kulttuurijäänteet ovat tutkimatta, eikä tieteelliseksi luokiteltavaa tietoa ole.

Seitajärvelle on tultu ja sieltä on lähdetty ehkä tuhansia vuosia, aivan varmasti ainakin yli sata viimeistä vuotta. Maastokatselmuksen ja sen yhteydessä käytyjen keskustelujen mukaan nykyinen tien linjaus on ollut entinen yhteyspolku Värriöön ja sinne 1930-luvulla rakennetulle tielle.

Muistikuvissa kulkuyhteys on ollut niin vaatimaton polku, ettei sitä ole voinut ajaa polkupyörällä tai hevosajoneuvoilla, mutta joskus on käytetty purilaita. Valtaosa tien pituudesta Värriöön on erittäin helppokulkuista maastoa, kuitenkin Värriöjärvellä ja siihen laskevalla Arajoella on käytetty venettä kulkemisen helpottamiseen. Venematkan pituus Arajoella (Yli-Arajoki), rantautumispaikka ja sen pysyvyys sekä polkuyhteys rantautumispaikkaan ovat selvittämättä.

Arajärvi on melko suuri järvi ja sen jää on johdattanut sujuvasti aika pitkälle kohti Tanhuaa ja Sodankylää. Tietävästi Lokan lapinkylään Seitajärveltä on ollut sukulaisuus- ja poronhoitosuhteita. Sinne lienee kuljettu talviaikaan vanhaa Sodankylän talvitietä, mutta mitä reittiä Seitajärveltä on siirrytty talvitiele. Sama kysymys voidaan esittää kulkureitistä Kylälammen tai Kyläselän veropaikalle. Etäisyys ei ole kuin penikulman luokkaa. Nykyisen museotien päätepiste Seitajärven kylässä ei ole entisen polun pääte, vaan se jatkuu useamman haaran kautta pohjoiseen. Jää selvittämättä, onko Seitajärven polku osa Pohjanlahden, Vienanmeren ja Pohjoisen Jäämeren yhdistävää polkuverkkoa.

Talvisodan alussa Neuvostoliitto valtasi kahdessa viikossa Savukosken ja kaksi päivää myöhemmin hyökkääjät olivat Pelkosenniellä ja Joutsijärvellä. Suomalaiset pystyivät keskittämään alueelle lisää joukkoja, vihollisen eteneminen pysähtyi ja kääntyi vetäytymiseksi. Tietön Seitajärvi jäi sotatoimien ulkopuolelle.

Jatkosodassa rintaman selustaan jäi laaja alue koskemattomaksi korpea, joka tarjosi partisaaneille varsinkin kesäaikaan turvallisia liikkumismahdollisuuksia. Jo heinäkuussa 1941 todettiin rintaman selustassa osastoja, joita epäiltiin partisaaneiksi. Sekä suo-

malaiset että saksalaiset olivat tottumattomia partisaanien torjuntaan, minkä vuoksi perustettiin partisaanitorjunnan koulutuskeskus, Erillisosasto Sau (ErOsSau). Se muutti tasapainoa, mutta ei voinut estää tuhoittoa.

Tuhotyöt huipentuivat heinäkuussa 1944 Seitajärvellä. Sinne saapui kaksi partisaaniosastoa, Bolshevik ja Poljarnik, kaikkiaan 152 partisaania. Hyökkäystä valmisteltiin useita päiviä. Iskussa kuoli 14 kylän asukasta ja lisäksi kolme vangittua surmattiin hie- man myöhemmin. Sotilasvartioryhmästä kaatui kaksi ja kaksi surmattiin vangittuina myöhemmin. Kaikkiaan neuvostopartisaanit surmasivat jatkosodan aikana ainakin 175 suomalaista siviiliä ja haavoittivat 70 henkilöä, joista suurin osa oli naisia ja lapsia.

Suomessa vaalitaan sodan ja sen uhrien muistoa. Suomen historian ja sotahistorian kannalta Seitajärvi on noussut koko partisaanitoiminnan uhrien muiston symbolipaikaksi. Tässä raportissa keskeistä Seitajärven kylän tiehistorian näkökulmasta on se, että sodan aikana sinne oli vain kävely- tai hiihtovauhdilla kuljettava polku, eikä autolla ajettavaa tietä. Alueellinen liikenteellinen tasa-arvo, johon syrjäseuduilla Savukoskenkin alueella pyrittiin, ei ehtinyt toteutua. Talvisodassa asukkaat ehdittiin evakuoita turvaan. Tietttömyys ja sijainti Neuvostoliiton hyökkäyksen kannalta toissijaisessa suunnassa pelastivat kylän. Jatkosodassa, jossa sotatoimien liikkuvuudella ja nopeudella oli jo toiset mittasuhteet, syrjäisyys ei tarjonnut suojaa. Suojaamis- ja puolustustoimien hitaus antoi viholliselle toimintavapauden, jota se häikäilemättä käytti. Tietttömyys koitui sekä Seitajärven asukkaiden että asumusten kohtaloksi.



Kuva 14. Seitajärven kylässä on kolme muistomerkkiä partisaanihyökkäyksen uhrien muistolle. Synkkään kuusikkoon Paavonmaahan on pystytetty muistokivi uhreille paikkaan, jossa partisaanit teloittivat kylästä vangiksi ottamansa henkilöt. Kuva Martti Piltz.

1.3.8 Seitajärventien museaalinen arvo

Muinaismuistolaissa mainitaan rauhoitetuiksi ”muinaisten huomattavien kulkuteiden, tienviittojen ja siltujen... jäännökset”. Teiden syntymistä ja ”huomattavan muinaisen kulkutien” sisältöä on tulkittu kirjallisuudessa (esimerkiksi Marianna Niukkanen, 2009, Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäänteet, Museovirasto).

Jotta tie olisi ”huomattava”, sen tulee liittyä kaukoliikenteeseen eli sen tulee yhdistää suurempia kokonaisuuksia kuin yksi talo tai kylä. Historialliselta ajalta siitä tulee olla kirjallinen maininta. Kansatieteessä liikennereitin ja tien erona on se, että tie on käyttöönsä rakennettu ja siten pysyvä, lähinnä ajoneuvoille tarkoitettu reitti. Museologisesti tiet voidaan jakaa kulkemisen ja eroosion synnyttämiin kulkuriin ja rakennettuihin kulkuteihin, joissa voi olla pengerryksiä, siltarumpuja ja tasotuskerroksia. Tietä voi tarkastella myös esteettisenä ilmiönä, lähinnä tien ja sen ympäristön suhdetta. Usein luontaisesti maastoon syntynyt polku mielletään Suomessa tien esteettiseksi ihanteeksi.

Muinaistien määritelmäksi on esitetty: ”Muinaistie on maastossa havaittava kulku-ura, joka palautuu esihistorialliselle ajalle. Tie voi olla edelleen käytössä tai se on voinut jäädä pois käytöstä kokonaan tai osittain”.

Tiet ovat alun perin polkuja. Vähäinen liikenne ja sen aiheuttama kulutus sekä pitkän talvikauden maanpintaa suojaava vaikutus ovat säilyttäneet useita kulkuyhteyksiä nykypäivään saakka polkuina. Näitä polkuja on vielä Etelä-Suomessakin, mutta tyypillisiä ne ovat syrjäseutujen ja erityisesti Lapin haja-asutusalueille. Jotkut poluista voivat olla merkittäviä valtakunnallisia ja jopa valtakuntien välisiä kulkuyhteyksiä eli siis ne voivat täyttää muinaismuistolain edellytykset ”huomattavasta kulkutiestä” ja muinaistien määritelmän ”... maastossa havaittava kulku-ura, joka palautuu esihistorialliselle ajalle”.

Seitajärventien tärkein museaalinen arvo on, että se tallentaa polkutien todisteena toisen maailmansodan jälkeisestä sosiaalipolitiikasta ja sen edellyttämistä yhteiskunnan rakenteellisista muutoksista. Polkuteiden valtakunnallinen tieliikennehistoriallinen arvo liittyy koko maan tieliikenneverkon parantamiseen, missä haja-asutusalueella ensisijaisista oli järjestelmällisesti liittää tiettömät kylät ja yksittäistalot

tieverkon yhteyteen. Lapin läänissä ja tiepiirissä polkutie oli tyypillinen tapa toteuttaa tämä tavoite. Seitajärventie dokumentoi yleistä valtakunnallista tieliikenteen ilmiötä ja edustaa tyypillistä, mutta valtakunnallisesti poikkeuksellista toteutusta.

Koska autoistuminen saavutti ensimmäistä kertaa Lapin erämaat vasta puoli vuosisataa eteläistä Suomea myöhemmin, liittyy Seitajärventie myös alkavan autoistumisen tarpeisiin. Liikennetarvetta ei voitu palvella ilman henkilöautoa enää 1960-luvun alussa. Silloin jouduttiin allokoidaan teiden rakennusresurssit toisaalta pääteille vilkastuvan ja kuormiltaan kasvavan autoliikenteen tarpeisiin, mutta samanaikaisesti täytyi hoitaa mahdollisimman yksinkertaisin ja halvin keinoin autolla ajettava kulkuyhteys syrjäseudun väestölle. Seitajärventien rakennustekniikan voidaan katsoa viittaavan juuri autoliikenteen tarpeisiin.

Metsähallituksen alueella kulkevana tienä se liittyy koneellisen metsänkorjuun kuljetuksiin. Valtakunnallisesti toissijaisen liikenneväylän pistotienä se muutaman talouden pääsytien yhteiskunnan palveluihin korostaa pikemminkin paikallista kuin valtakunnallista arvoa. Kun tässä arvioidaan Seitajärventietä polkutien edustajana, paikallisuus on merkittävä lisäarvo. Polkutie on tyypillisesti pienen asutuksen maantiehen yhdistävä tie.

Rakenteena Seitajärventie edustaa ajatuksia saada vähällä rahalla toimivia yhteyksiä eristyneeseen erämaa-asutukseen. Se on Suomen tiestössä, jopa polkuteiden joukossa, poikkeuksellisen kevyesti rakennettu. Kevyt rakenne on ollut mahdollinen, koska tie on vuosituhanten kuluessa linjautunut erittäin edulliseen maastoon. Tie on raivattu ensimmäisten polkuteiden joukossa henkilöautolla ajettavaksi, mikä on myös saattanut vaikuttaa rakenteen keveyteen. Siltapaikat on toteutettu rumpuina, mikä sitoo ne maastoon luontevasti ja niiden korjaaminen on voitu hoitaa huomaamattomasti. Tien rakentamiseen liittyvät maa-ainesten ottokuopat ovat hyvin pieniä ja nykyisin jo uuden maannoksen peittämiä. Myöhemmin rakennetut metsäautotiet erottuvat polkutiestä suurten ja karkeasti tehtyjen maa-ainessiirtojen takia, vaikka niissäkin on pyritty luontevaan ja maastoutettuun lopputulokseen.

Seitajärven polkutie liittyy ympäröivään luontoon saumattomasti. Osaltaan se johtuu vähäisistä maa-massojen käsittelystä ja siitä, että hitaastikin uusi-

tuva maannos on peittänyt kivien ja maiden siirtelyn jäljet. Toisaalta kasvualusta on karu, eikä suosi vesakoitumista. Myös tien hoitotoimenpiteet ovat olleet vähäiset, jolloin uutta kasvualustaa esimerkiksi vesakonraivauksen ja niittämisen takia ei ole tullut. Seurauksena tien varren näkemät ovat avoimet.

1.3.9 Seitajärventie Liikenneviraston museokohdekokoelmassa

Tie- ja vesirakennuslaitos käynnisti vuonna 1974 selvitystyön, jonka tavoitteena oli kartoittaa historiallisesti arvokkaita tieosia ja sillat. Taustalla olivat Tieyhdistys ry:n, Suomen Rakennusinsinöörien Liitto ry:n ja Muinaistieteellisen toimikunnan (nyk. Museovirasto) aloitteet. Selvitysten, neuvottelujen ja lausuntojen perusteella museotoimikunta valitsi ensimmäiset museokohteet vuonna 1982, jotka edelleenkin ovat kokoelman pääosa. Normaalien museoperaatteiden mukaisesti kohteet päätettiin pyrkiä säilyttämään niiden museoimishetken kunnossa.

Tiehallinnon kokoelmapolitiikan määrittelemiin tiehistorian keskeisiin ajanjaksoihin Seitajärventie lähinnä liittyy ajanjaksoon ”Työllisyystöinä 1950–1960-luvuilla tehdyt tiet”, mihin sen sitoo rahoitus ja rakennusajankohta. Tietävästi Seitajärventietä voitiin ajaa henkilöautolla vuonna 1961. Näiden tietöiden pontimena olivat kasvava autoliikenne sekä työttömyys- ja sosiaalipoliittiset näkökohdat. Liittymiä on myös jälleenrakennuksen teihin.

Kokoelman kaikki kohteet on arvotettu samalla kokoelmapolitiikan menetelmällä, jossa pisteytetään kohteen tietoarvo, tiehistoriallinen arvo ja säilyneisyysarvo. Lisäksi arvioidaan kohteen museokohteenä säilyttämisen edellytyksiä.

Seitajärventie arvioinnissa todettiin:

1. Seitajärventien tietoarvo on hyvä. Siitä puuttuu tieteellinen tutkimus, mutta dokumentteja ja kirjallisia mainintoja on kohtuullisen paljon. Tien arvottamiseksi tehty selvitys muodostaa yhtenäisen kirjoitelman sekä tiestä että kylästä. Selvitys on tehty tieteellisellä metodilla ja olisi melko vähäisellä lisäpanostuksella nostettavissa tieteelliselle tasolle lähinnä lisäämällä lähteisiin aikalaiskuvauksia lehdistöstä ja laajentamalla arkistolähdepohjaa.
2. Seitajärventiellä on valtakunnallisen tieliikennehistorian näkökulmasta arvo merkitävän ajanjakson sekä rakennustekniikan edustajana. Se edustaa valtakunnallisen ilmiön, väestön liikkumisen tasa-arvoistamista, Lapin alueelle tyypillisellä poikkeusratkaisulla, polkutiellä.
3. Tien säilyneisyysarvo on hyvä, sitä voisi sanoa erinomaiseksi. Tiestä on helposti luettavissa sen alkuperäinen rakenne ja toiminnallisuus.

Tien säilymisen edellytykset ovat hyvät eikä sitä varsinaisesti uhkaa mikään. Savukosken kunta oli esittänyt aloitteen tiestä museokohteeksi. Tie on merkitty Itä- Lapin maakuntakaavaan, mutta sillä ei ole suojelumerkintää. Lapin tiepiiri oli käynnistänyt sen lakkautusprosessin maantienä, koska tien varrella ei ole enää vakituista asutusta, mutta lakkautusprosessi on peruttu. Yhteenvetona on, että Seitajärventiellä on valtakunnallista tieliikennehistoriallista arvoa, sen tietoarvo on riittävä arviointia varten ja sen säilyneisyys on poikkeuksellisen hyvä. Sen arvoluokituksen pisteet ovat korkeimmat mahdolliset tieliikennehistoriallisesta arvosta ja säilyneisyydestä sekä toiseksi korkeimmat tietoarvosta.

2 Alueen nykytilan kuvaus

2.1 Maankäytön nykytila

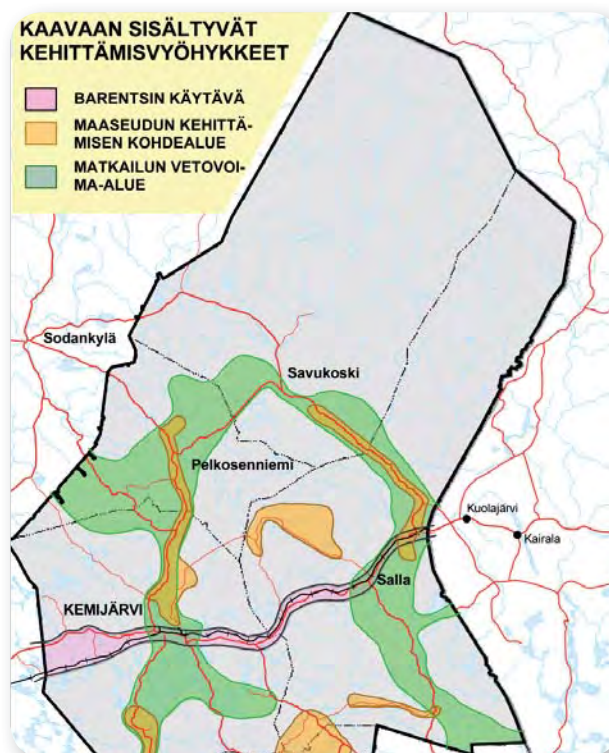
2.1.1 Kaavatilanne

Maakuntakaava

Savukosken kunta kuuluu Itä-Lapin seutukunnan käsittävään maakuntakaavaan, jonka ympäristöministeriö on vahvistanut 26.10.2004. Seitajärven mu-seotie on kaavassa merkitty kulttuurihistoriallisesti tai maisemallisesti merkittäväksi tieksi tai reitiksi.

Aluekuvauksessa (ma 5925) mainitaan seuraavaa: *”Seitajärven kylä sijaitsee samannimisen järven ja Arajärven välisellä kannaksella muodostuen neljäs-tä pihapiiristä, joista yksi hieman erillään. Alue on hyvin vanhaa asuttua seutua; muinaisjäänno-sinven-toinneissa järven lähistöltä on löytynyt kuusi kiinteää muinaisjäänno-stä (SM 3510)”*. Maakuntakaavan va-rauserusteena on seudullisesti merkittävä kulttuu-riympäristö. Kehittämisperiaatteena on kylän kult-tuurihistoriallisten ja maisemallisesti arvokkaiden piirteiden säilyttäminen ja uudisrakentamisen sovit-taminen perinteiseen ympäristöön. Pellot pyritään säilyttämään avoimina.

Seitajärven suojelu- ja muinaisjäänno-skohteen kuvauksessa on mainittu vedenpinnan yläpuolel-le nouseva kivi, Seita, ja Ylilokan talon kohdalla ja metsäkankaalla kärrytieltä ja sen reunoilta löytyneet kivikautiset asuinpaikat. Kohteet on luokiteltu maa-kunnallisesti arvokkaiksi.



Kuva 15. Ote Itä-Lapin kehittämisvyöhykkeistä, Itä-Lapin maakuntakaava. Savukoski on sijoitettu matkailun kehittämisvyöhykkeelle.



Kuva 16. Ote Itä-Lapin 26.10.2004 vahvistetusta maakuntakaavasta.

Yleiskaava

Savukosken koko kuntaa koskeva yleiskaava on hyväksytty 1982, mutta kaava ei ole oikeusvaikutteinen (Savukosken kunnan kaavoituskatsaus 2011). Vireillä olevia osayleiskaavahankkeita ovat mm. Soklin osayleiskaava (vuodesta 2009) ja Pykäläinen- Kuttusojan rantaosayleiskaava Kemijoen itäpuolella (kuulutus vireille tulosta 26.5.2011).

Asemakaavat

Asemakaavoitettuja alueita on kuntakeskuksessa. Soklin alueelle tullaan laatimaan asemakaava osayleiskaavan jälkeen.

Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelma

Lapin liiton toimesta laaditaan koko maakunnan alueen kattavaa liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, joka valmistuu syksyn 2011 aikana. Strategisena tavoitteena on nostettu esille mm. saavutettavuuden merkitys ja ihmisten arjen ja elinkeinoelämän tarpeisiin (erityisesti kaivoshankkeet, teollisuus ja matkailu) vastaaminen.

2.1.2 Nykyinen maankäyttö

Seitajärven museotien eteläpäässä, Värriöjärven länsipuolella, sijaitsee Värriön kylätaajama. Seitajärven museotien varressa, järven itäpuolella, on vajaa kymmenen asuinrakennusta talousrakennuksineen. Näistä vain kaksi on pysyvästi asuttuja, muut autioituneita tai loma-asuinkäytössä. Yksi komeimmista autioituneista asuinpaikoista sijaitsee järven eteläpäässä avoimen mäen laella, josta avautuu näkymä yli Värriöjärven.

Tien pohjoispäässä Seitajärven rannalla sijaitsee Seitajärven kylä. Kylässä ei ole enää vakituista asutusta, mutta järven ranta-alueille ja tien varteen on kohonnut uutta loma-asutusta, vajaa kymmenkunta rakennusta. Seitajärven luoteispuolen avoimet pellot vanhoine asuinrakennuksineen muodostavat vaikuttavan kokonaisuuden.

Savukosken elinkeinoista 37 % on alkutuotannossa (Savukosken kunnan www-sivut). Porotalous on keskeinen elinkeino myös Seitajärven museotien ympäristössä. Alueella toimiva Kemin- Sompion poropaliskunta on Suomen suurin. Paavonmaalle johtavan tienhaaran jälkeen on tien itäpuolella paliskunnan poroerotusaita. Tien varressa on muutamia pienialaisia laidunniittyjä tai pelloja. Maa-ainesten

ottoalueita on muutama, mutta alueet ovat pieniä, lähinnä maanomistajien kotitarvekäytössä. Muilta osin tienvarren maankäyttö on lähinnä talousmet-sää ja tätä varten alueella on kattava metsäautotie-verkosto.



Kuva 17. Värriöjärven eteläpäässä sijaitsevalta autioituneelta tilalta avautuu komea näkymä yli järven. Kuva Laura Soosalu.



Kuva 18. Näkymä tieltä Seitajärven kylälle. Kuva Laura Soosalu.



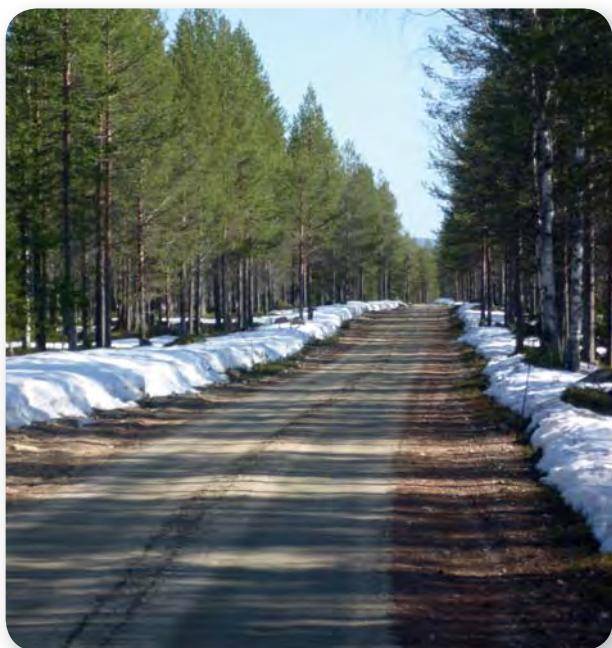
Kuva 19. Porojen erotusaita sijaitsee tien vieressä Seitajärven itäpuolella. Kuva Laura Soosalu.

2.2 Maisema ja kulttuuriperintö

Savukosken kunta sijoittuu Peräpohjola-Lapin maisemamaakuntaan Itä-Lapin tunturi- ja vaaraseudulle (Ympäristöministeriön maisema-aluetyöryhmän mietintö 1993). Seutu muuttuu sitä jyrkkäpiirteisemmäksi mitä lähemmäksi itäistä valtakunnanrajaa edetään. Länttä kohti maaston muodot taas loivenevat ja maasto muuttuu alavammaksi. Aapa-Lapin vaikutus näkyy Savukoskella Joutsenaavan soiden levittäytyessä lähes itärajalle saakka. (Itä-Lapin maakuntakaavaselostus).

Suurmaisemassa Seitajärven ympäristössä vuorottelevat lounaasta koilliseen suuntautuvat vaaraketjut ja näiden väliin jäävät laajat aapasuot. Vaaramaisemat ovat luonteeltaan erämaisia. Yli-Arajoki koskineen virtaa vaaraketjujen poikki Arajärvestä Värriöjärveen ja siitä Ala-Arajokena kohti Kemijokea. Asutus on levittäytynyt pääosin tievarsiin ja järvien rannoille, joita reunustavat myös vähäiset niityt ja viljellyt pellot. Vanhimmat kulkureitit seuraavat rantoja tai kulkevat kuivilla kannaksilla.

Maisemakuva on yleisesti melko peitteinen ja sulkeutunut. Metsät ovat pääosin talousmetsiä, joissa paikoittaiset hakkuut muuttavat näkymiä ja luovat maisemallista vaihtelua. Maisemakuvan kannalta merkittäviä ovat järvialtaat; Arajärvi, Seitajärvi ja Värriöjärvi sekä näitä yhdistävät joet ja pienemmät uomat.



Kuva 20. Seitavaaran laelta avautuu hetkellinen näkymä kaukomaisemaan kohti etelää. Kuva Laura Soosalu.

Seitajärven museotieltä avautuu näkymiä vähäpuustoisille aapasuille ja sulamisvesien muotoilemiin uomiin ja kuruihin. Tieympäristössä erottuvat lyhyet harjujaksot maaston muuttuessa hiekkaiseksi. Seitavaaran ja Petäjävaaran välissä on kallioinen alue, joka on maisemakuvan kannalta merkittävä yksityiskohta. Tykkylumen muovaamat kynttiläkuuset (metsäkuusen kapealatvuksinen alalaji, siperiankuusi) reunustavat harmonisesti maastossa kulkevaa polkutietä.

Savukoski on erämaista ja hyvin harvaan asuttua seutua. Varhaisen asutuksen näkyviä merkkejä ovat pyyntikuopat ja kivikautiset asuinpaikat Seitajärven ja museotien ympäristössä. Rakennusperintöä edustavat erilaiset porotalouteen, kalastukseen ja metsästykseseen sekä savottatöihin liittyvät rakennukset ja rakenteet. Seitajärven museotien ympäristön kulttuuriperintöä on kuvattu tarkemmin kappaleessa 1.2.4.



Kuva 21. Lumen peittämä pyyntikuoppa Seitajärven eteläpäässä. Kuva Laura Soosalu



Kuva 22. Tienvarren komea maisemamänty. Arvokkaat puut tulee ottaa huomioon tienhoidossa. Kuva Laura Soosalu.



Kuva 23. Seitajärven museotien varressa olevat pohjavesialueet, lähde Destia Oy:n paikkatietoportaalin ympäristötiedot

2.3 Luonnonympäristö

Kasvillisuus

Savukosken metsät kuuluvat boreaalisen havumetsävyöhykkeen alavyöhykkeeseen Metsä-Lappiin. Metsät ovat pääpuulajiltaan mänty- tai kuusivaltaisista.

Seitajärven pohjoispuolella sijaitsee merkittävä vanhan metsän kohde, Vintilänkairan- Kuivapään- Kuusi-Sappisvaaran luonnonsuojelualue, josta 2/3 on luonnontilaista vanhaa tuoreen kankaan kuusikkoa.

Suunnittelualueen, Seitajärven museotien ympäristön metsäkasvillisuus vaihtelee avoimista aapasoisista kuusikoihin ja karuihin männiköihin. Seitajärven museotien lähiympäristössä ei ole luonnonsuojelualueita tai eri suojeluohjelmien kohteita. Tienvarressa on yksittäisiä kauniita maisemapuita, mäntyjä ja kuusia. Tienvarren metsät ovat pääosin metsätaloukskäytössä.

Maa- ja kallioperä

Alueen kallioperä koostuu yli 2 500 miljoonaa vuotta vanhoista vulkaniiteista ja niihin liittyvistä sedimenttikivistä sekä gneisseistä. Vulkaniitit sisältävät kasvien kasvua auttavia kivennäisaineita, mutta näitä happamampien gneissien vaikutus kasvillisuuteen ei ole yhtä suotuisa. Happamat kivilajit rakoilevat myös enemmän kuin emäksiset, joka vaikuttaa mm. pohjaveden muodostumiseen.

Maaperä suunnittelualueen läheisyydessä on pääosin lajittumattomia kivennäismaalajeja eli erityyppisiä moreeneja. Tien varressa on myös lajittuneita kivennäismaalajeja eli karkeita hieta- ja hiekkamaita ja soraa. Alueella on lisäksi kalliomaita ja kalliopaljastumia. Eloperäisten maalajien, soistumien turvekerrosten paksuus vaihtelee.

Pohjavesialueet

Seitajärven museotien varrella on useita pohjavesialueita. Nämä kuuluvat luokkaan III, muu pohjavesialue, joiden osalta tarvitaan lisätutkimuksia pohjaveden saatavuuden selvittämiseksi. Pohjavesialueet ovat nimeltään Seitajärvi, Seitakuru, Myllypalo, Sarrilampi ja Pahkakoskenpalo. Pohjavesialueille ei ole laadittu suojelusuunnitelmia.

2.4 Tietekniset lähtökohdat

2.4.1 Tien nykytila

Seitajärven museotie on ollut Lapin haja-asutusalueille tyypillinen polkutie 50003 ennen nykyisen maantielain voimassaoloa. Ajoinleveys vaihtelee 4,4 metristä 6,2 metriin ja tien geometria noudattelee pienipiirteisesti maaston muotoja. Virallinen nopeusrajoitus tiellä on 60 km/h, mutta luonteva ajonopeus on 40–50 km/h.

Tien nykyinen keskivuorokausiliikenne on 21 ajoneuvoa, josta raskaan liikenteen osuus on 3 ajoneuvoa vuorokaudessa (v. 2010).

Tiessä ei ole kuivilla kohdilla rakennekerroksia, vaan se on syntynyt poistamalla maastosta ylin kunnakerros. Tien sivussa on paikoin näkyvissä tieltä aurattua maata, kiviä ja kantoja. Maaperä tielinjalla on suopainanteiden turvetta ja ojien ylityksiä lukuun ottamatta moreenia ja hiekkaa, joten tie on suurimmaksi osaksi pysynyt kuivana ja kulkukelpoisena.



Kuva 24. Tie liittyy kauneimmilla kohdilla saumattomasti ympäristöönsä. Näkymä Seitavaaran laen tuntumasta. Kuva Laura Soosalu.

2.4.2 Tien nykyinen kunnossapito

Tien kunnossapidon aluevastaavana toimii Tapio Schultz Lapin ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueelta.

Uusi nelivuotinen Sodankylän alueurakka käynnistyy 1.10.2011. Urakoitsijana jatkaa edelleen NCC.

Tie kuuluu soratietluokkaan III ja talvihoitoluokkaan III, eli talvisin tie on lumipintainen ja sitä hiekoitetaan vain pahimmissa olosuhteissa. Kohde sisältyy normaaliin viherhoitoluokkaan N3.

Tie on kapea, joka rajoittaa tielle tehtäviä toimenpiteitä. Kohteen luonteesta johtuen on sille tehty vain välttämättömät kunnostustoimenpiteet. Yleisesti tie on melko hyväkuntoinen sen luonne huomioon ottaen.



Kuva 25. Tien kuivatuksen parantamiseen on käytetty muovirumpuja. Jatkossa kuivatusrakenteena tulisi käyttää mieluummin betonirumpuja. Kuva Laura Soosalu.

Tien ajettavuutta on parannettu rakentamalla rumpuja ja ajamalla soraa kosteimpiin kohtiin. Vanhimmat rummut ovat betonia, viimeisimmät uusitut rummut ovat muovia. Rumpujen uusintatyöt on tehty ympäristöä säästäten. Suoalueiden kohdalla tiepengertä on vahvistettu, jotta tie säilyy autolla ajettavassa kunnossa.

Tie on ollut ehdolla vuoden 2012 runkokelirikkokohteeksi. Tietä ei kuitenkaan ole mahdollista ojittaa tiealueen kapeuden vuoksi. Tien runkoa voi korottaa soiden kohdalla vain rajallisesti, koska tien viereen ei voida rakentaa painopengertä. Tien hoitoluokan mukainen sorastus ja suolaus muuttavat tien ilmeen liian viimeistellyksi, joten niitä on vältetty.

Tietä ei aurata talvisin perille saakka muuten kuin erillisestä pyynnöstä. Keväisin, pahimman kelirikon aikana, tie on pidetty ajokuntoisena levittämällä siihen tarvittaessa mursketta, mutta silloin alueella on vältetty ajoa raskaalla kalustolla.

Tien ympäristössä ei ole sallittu tehtävän koneellista raivausta, vaan tien reunat on vesottu tarvittaessa käsityönä.

Tienkäyttäjien tarpeet

Alueella toimii Kemi-Sompion paliskunnan lisäksi yksityisiä poronomistajia. Paliskunta käyttää tietä vasojen merkintäaikana kesä-heinäkuussa. Uusitun laidunkiertöjärjestelmän vuoksi talven teurastuserotuksiin ei ole ollut enää tarvetta. Nykyistä tien varressa sijaitsevaa erotusaitaa käyttävät tarvittaessa vain yksityiset poronomistajat, jotka ovat huolehtineet tällöin tien aurauksesta (Raimo Hannuniemi).

Tietä aurataan talvisin vain vakituisen asutuksen tarpeisiin muutamia satoja metrejä Sodankyläntien liittymästä lähtien. Paliskunta on kuitenkin tarvittaessa, mm. poroerotuksen vuoksi, aurannut tietä pidemmälle.

2.5 Museotien jaksottelu

Seitajärven museotie sijoittuu pääosin rakentamattomaan luonnonympäristöön. Tiestä on hahmotettavissa historiallisin, maisemallisin ja maankäytöllisin perustein erilaisia osuuksia, tiejaksoja. Jaksojen hoitoon ja ylläpitoon vaikuttavat maankäytön kehittyminen ja elinkeinotoiminnan tarpeet.

Museotien jaksotteluun vaikuttavia tekijöitä on mainittu luvussa 1.3.8. Seitajärventien museaalinen arvo. Tien nykyinen ilmiasu on syntynyt eri rakennusvaiheissa ja aidosti alkuperäistä polkutien rakentamista edustavat jaksot keskittyvät tien keskivaiheille. Tien jatkuva käytettävyys on Seitajärventien keskeisiä arvoja museotienäkin. Tien historiallisuutta tallentavat suojelevat toimenpiteet on perusteltua keskittää juuri näille hyvin säilyneille jaksoille. Museotien jaksot on esitetty kuvassa 34.

Seitajärven museotien jaksot etelästä pohjoiseen ovat:

Värriöjärven järvijakso

Tieosoite 1/0–1/3075.



Tiejakso alkaa Sodankyläntieltä ja päättyy Värriöjärven pohjoispäähän. Tiejaksolle ovat ominaisia kau-
niit tieltä järvelle ja soille avautuvat maisemat ja jär-
ven eteläpään avoimet pellot. Tien ja järven välistä
metsää on vastikään hakattu. Hakkuualue kehittyy
vähitellen taimikoksi ja metsäksi ja näkymät järvelle
muuttuvat.

Tiejaksolla on kymmenkunta asuinrakennusta, jois-
ta muutamat ympärivuotisesti asuttuja. Joidenkin
rakennusten ja rakenteiden kunto on välttävä.

Jakson tiehistoriallinen merkitys voi olla hieman vä-
häisempi kuin myöhempien jaksojen, koska tämä
jakso on kuulunut siihen osaan muinaista kulku-
uraa, joka on pyritty oikaisemaan veneellä suoraan
Yli-Arajoen alajuoksulta Värriön kylään. Sinänsä se
osana museotietä on yhtä arvokas jakso kuin sen
muutkin osat, koska museotie pyritään tallentamaan
sen museointihetken kunnossa.



Kuva 26. Kuva: Näkymä Seitajärven museotieltä Värriöjärvelle Kuva Laura Soosalu.



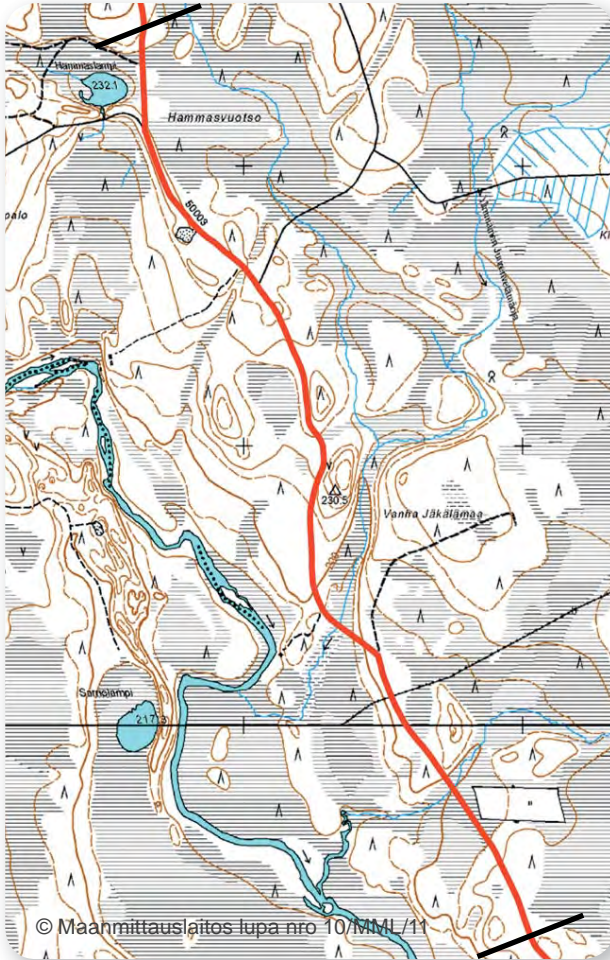
Kuva 27. Museotien varressa on muutamia pienialaisia
peltoja ja niittyjä. Särkisola sijoittuu Värriöjärven koillis-
kulmaan. Kuva Laura Soosalu.



Kuva 28. Näkymä Kotijängälle on avara. Kuva Laura
Soosalu.

Vanhan Jäkälämaan rinnejakso

Tieosoite 1/3075–2/725.



Tiejakso on maastollisesti vaihtelevaa ja metsäpeitteistä rinnemaastoa, joka nousee vähitellen kohti Seitavaaraa. Tieltä avautuu muutamia kauniita näkymiä ympäröivään metsämaastoon ja erityisesti Hammaslammelle. Lammen etelärannalla hiekkaisessa rinnemaastossa on muinaisjäännöksiä. Tiejaksolla ei ole asutusta.

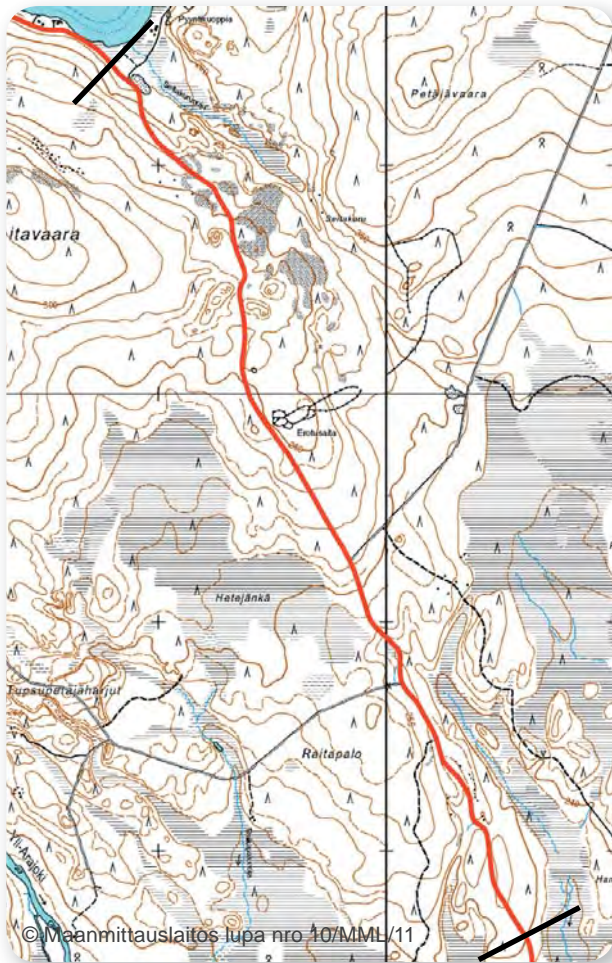
Vanhan Jäkälämaan jakso, kuten myös sitä seuraava, Seitavaaran lakijakso ovat lähimpänä alkuperäistä polkutieideaa ja sen toteutusta. Näiden kahden jakson erityisen varovainen hoito ja käsittely olisi erittäin suotavaa niiden arvojen säilymiselle, jotta museotie edustaa.



Kuva 29. Hammaslampi siintää tielle puuston takaa. Lammen etelärannalla hiekkaisessa rinteessä on pyyntikuoppia.
Kuva Laura Soosalu.

Seitavaaran lakijakso

Tieosoite 2/725–2/6810.



Tie sijoittuu vaaraselänteelle ja sen lakialueen tuntu-
maan metsäiseen maastoon. Jakson puolivälissä on
Paavonmaan tienhaara.

Tiejaksolta avautuu kauniita näkymiä erityisesti kal-
liomaastoon ja Seitajärven suuntaan. Tiejaksolla on
porojen erotusaita, joka on edelleen käytössä.

Museotie ei sinänsä ole automaattisesti muinais-
muistolain suojelema, koska museotie on jatkuvas-
sa käytössä. Mutta muinaismuistolain tarkoittamia
rakenteita ja vanhoja rakennekerroksia saattaa si-
sältyä Seitajärventienkin tiekerroksiin tässä Seita-
vaaran lakijaksosakin, vaikka ne ovat varsin kevy-
et. Muinaisen polun jäänteet voitaneen rinnastaa
Museoviraston ohjeiden mukaisen kulttuurihistori-
allisesti merkittävän tielinjauksen käsittelystä. Sen
mukaan tielinjaukseen tai -pohjaan ei tule tehdä
tien historiallista luonnetta tai maisemallista arvoa
vaarantavia toimenpiteitä ja tienympäristöä on käsi-
teltävä sen tasoisesti, että se vastaa tien luonnet-
ta. (Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset:
tunnistaminen ja suojelu, 2009). Seitavaaran laki-
jaksolla sekä polkutie että sitä edeltävä polku ovat
luontevimmillaan, aidoimmillaan ja samalla arvok-
kaimmillaan.



*Kuva 30. Portti tiellä viittaa poroerotukseen, jolloin tie
joudutaan tilapäisesti sulkemaan. Kapeakasvuiset kynt-
tiläkuuset reunustavat tietä muodostaen omaleimaisen
tietilan. Kuva Laura Soosalu.*



*Kuva 31. Tietä itäpuolella Seitavaaran laen kohdalla on
komeita avokallioita. Kuva Laura Soosalu.*

Seitajärven kulttuuriympäristö- ja järvijakso

Tieosoite 2/6810–2/8980.



Kuva 32. Yleinen tie päättyy ennen Arajärveen johtavan Siylöjoen rantaa. Yleisen tien päättymistä osoittava liikkennemerkki on tyypillinen polkutielle. Kuva Laura Soosalu.



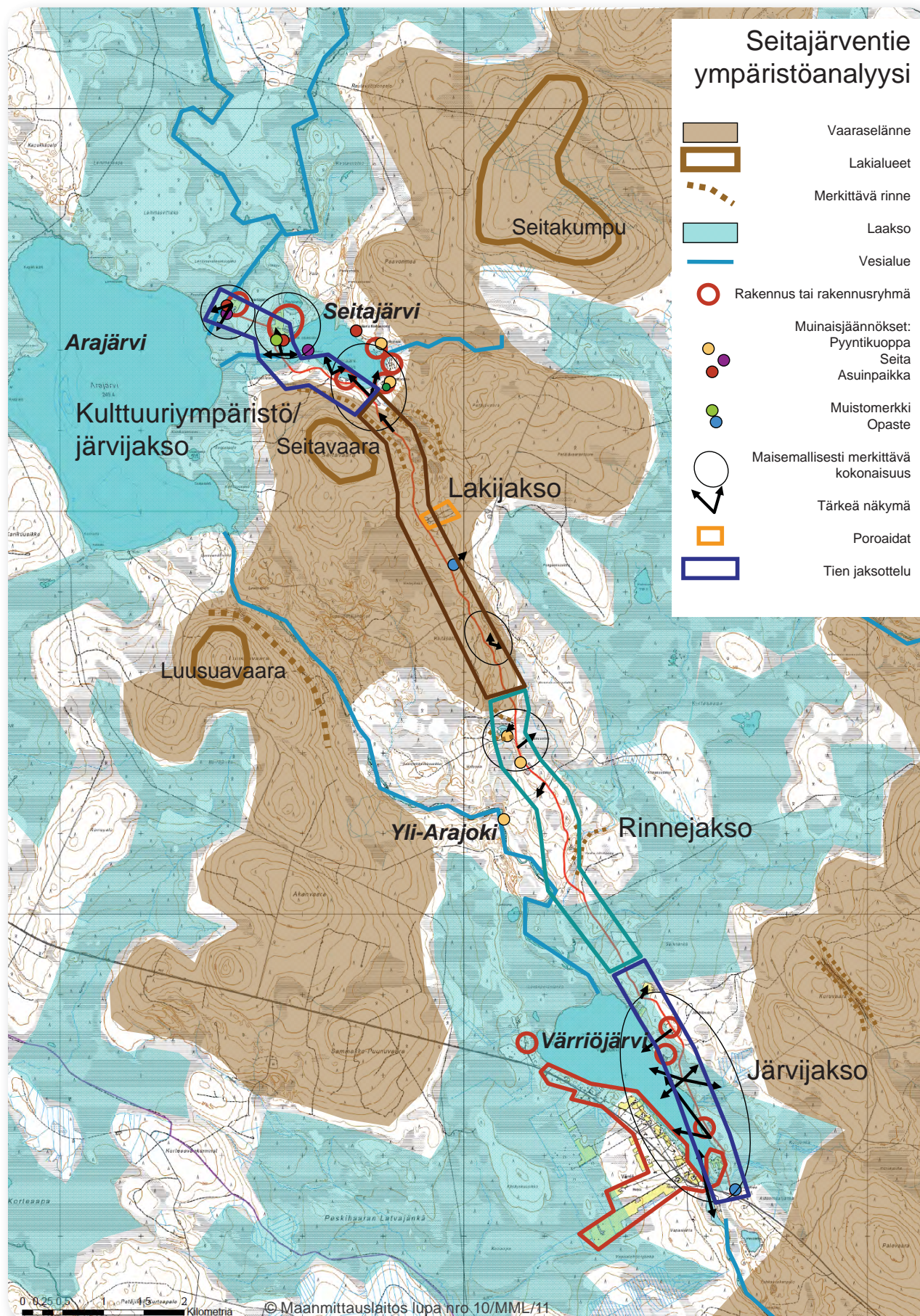
Kuva 33. Seitajärven museotieltä erkanevat tie peltojen ja niittyjen halki kohti Seitajärven rannan vanhaa asutusta. Tie jatkuu polkuina kohti Tievaa ja Porkkavuotsoa. Kuva Laura Soosalu.

Tiejakso muodostaa historialtaan, kulttuuriperinnöltään ja maisemaltaan erityislaatuisen kokonaisuuden. Seitajärven rannoilla on lukuisia esimerkkejä varhaisesta asutuksesta ja eränkäynnistä, pyyntikuoppia ja asuinpaikkoja. Rannoilla ja tien varressa on sekä vanhaa että uutta kesäasutusta. Maisemakuvan kannalta arvokkaita ovat järvet, joet ja pienemmät uomat.

Tämä museotien jakso on suurimmalta osaltaan uudempaa kuin muu osa rakennetusta polkutiestä. Tien linjaus poikkeaa olennaisesti alkuperäisestä Seitajärven kulku-urasta, joka kiertää Seitajärven itärantaa pitkin. Kieretin ja Keijitsan asuinkentät ja Ollilan talon sijainti liittyvät tähän alkuperäiseen kulku-uraan. Myös polun linjaus liittyi suoranaisesti partisaanihyökkäykseen ja sen tapahtumiin.

Seuraavassa kartassa on esitetty analyysi Seitajärven museotien ympäristön nykytilasta. Kartassa on pelkistetyesti esitetty suurmaiseman muodot, vaaraselänteet ja niiden väliset laaksot, merkittävimmät lakialueet ja vesistöt sekä rakennetut alueet. Karttaan on merkitty muinaisjäännökset, muistomerkit ja opastuspaikka.

Tiejaksoissa on kuvattu tieympäristön kannalta olennaisia seikkoja, maisemallisesti merkittäviä kokonaisuuksia ja tärkeitä näkymiä.



Kuva 34. Seitajärven museotien ympäristöanalyysi

2.6 Matkailu

Seitajärven museotie matkailukohteena

Viimeksi kuluneiden vuosikymmenten aikana on enenevästi uskottu matkailun kehittämisen mahdollisuuksiin. Keskeinen arvo on matkailun oletettu tulonmuodostuskyky. Erityisesti uskotaan kulttuuri-matkailun kasvuun. Seitajärven tiellä voi olla matkailun näkökulmasta useita arvoja. Maakuntakaavassa Seitajärven seutu jää Itä-Lapin matkailun vetovoima-alueiden ulkopuolelle. Se merkinnee käytännössä, ettei alueelle ole odotettavissa minkään tyyppistä massamatkailua.

Seitajärventie on valittu museokohdekoelmaan nykyisen hyvinvointiajan alkukauden liikennejärjestelyjen todisteena. Sen arvo museotienä perustuu keskeisesti sosiaalipolitiikkaan ja sodan jälkeiseen kasvavan hyvinvoinnin ajanjaksoon, jolloin teitä rakennettiin paljon. Tiellä on jatkuvasti merkitystä paikalliselle elinkeinoelämälle poroerotuspaikan ja metsätalouden takia. Pääasiallinen käyttö ilmeisesti muodostuu vapaa-ajan asumusten liikenteestä.

Historiallisesti Seitajärventien arvo perustuu muinaiseen kulkureittiin, jolla on saattanut olla kansainvälisiä ja valtakunnallisia ulottuvuuksia sekä toisen maailmansodan aikaisiin partisaanituhoihin. Seitajärventiellä on rooli esihistoriallisen ja historiallisen alueen selkärankana. Tässä roolissa se sitoo ajallisesti ja rakenteellisesti Seitajärven ja Värriön välisen alueen kokonaisuudeksi.

Keskeisin rooli sillä on edelleen sen perusfunktiossa, maaliikenteen välittäjänä alueen asumuksiin ja muihin historiallisiin, elinkeinollisiin sekä mahdollisiin matkailupalvelukohteisiin. Tässä funktiossaan on se jossain määrin uhattuna itsenäisenä museo-kohteena, koska nykyaikaisen liikenteen vaatimukset helposti näyttävät ristiriitaisilta konservoinnin näkökulmasta. Parhaiten tie säilyy nykyisen tasoisessa, vähäisessä käytössä. Matkailulle tie tuskin voi olla merkittävä vetonaula, mutta välillisesti sen historia ja museotiestatus voi tukea useitakin kulttuuri- ja luontomatkailun tuotteita.

Savukosken kunnassa sotahistorialliset kohteet ovat korostetusti esillä. Seitajärven partisaanituhojen ja niiden muistomerkkien takia paikka on tunnettu. Sotahistoriallinen matkailu on suhteellisen yleistä koko Euroopassa, ehkä maailmassakin. Partisaani-

sodankäynnillä on varmasti laajaakin kiinnostusta, mutta kulttuurimatkailu ei yleensä tuota suuria matkailijavolyymeja.

Seitajärven alueella tunnetaan kohtuullisen paljon muinaisjäänteitä. Niitä voi olettaa olevan löytämättä melko runsaastikin. Arkeologinen kulttuurimatkailu saattaisi tuottaa lisätietoa myös tien historiasta.

Seitajärventien varrella oleva poroerotus on elävä esimerkki perinteisestä elinkeinosta. Porotalous on keskeinen tekijä tien toiminnallisuudelle ja käytön jatkuvuudelle huolimatta siitä, ettei poroerotus ole enää jatkuvassa käytössä. Porotalous voi olla yksi tulevia kulttuurimatkailun osa-alueita. Luontaiselinkkeinoja lähellä olevia matkailutuotteita ei ole vaikea ideoida, sen sijaan niiden tuotteistaminen taloudellisesti kannattavaksi voi sitä olla.

Savukoski on luontaisesti luontomatkailun aluetta. Nykyisellään lähin ohjelmoitu luontomatkailupalvelu on Ala-Arajoen melontareitti. Moottorikelkkareitti kulkee muutaman kilometrin Seitajärven kylän pohjoispuolelta. Luontomatkailun kasvu ja kehittyminen eivät ole ristiriidassa Seitajärventien säilymisen kannalta.



Kuva 35. Savukosken kunnassa on sotaperinnettä pidetty yllä. Toisen maailmansodan aikana rakennettu Salpalinja ulottuu Savukoskelle. Salpalinjan panssarikiviesteen opastaulussa mainitaan keskeisesti partisaanitoiminta ja partisaanivastuksen torjumiseksi perustettu Erkoisosasto Sau (ErOsSau), jonka tukikohta oli Savukoskella. Kuvat Martti Piltz.

3 Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma

3.1 Tavoitteet

3.1.1 Museotie

Polkutie on tieliikenteen historiassa osa valtakunnallista ilmiötä, jonka toteutustapa on paikallinen ja alueellinen, siis eräänlainen poikkeus ja ainutlaatuisuus.

Seitajärventie on alkuperäisiä tielain vuoden 1946 muutoksen mukaisia polkuteitä. Siinä ovat säilyneet selvästi erottuvina ja tulkittavina polkutien tyypillisimmät tekijät:

1. se yhdistää pistotienä korkeampitasoiseen tieverkkoon yksittäistalon tai kylän,
2. se on rakennettu erittäin kevyesti, vahvistamalla kävellen syntyynyttä luontaista kulkuuraa.

Seitajärventie on saatu varhaisessa vaiheessa autolla ajettavaksi verrattuna muihin polkuteihin. Teille on tyypillistä, että ne kehittyvät käytön myötä. Seitajärven tietä on vuosien aikana paranneltu ja sen pituuskin on kasvanut. Seitajärven kylän läheisyydessä se poikkeaa huomattavasti historialliselta linjaukseltaan. Yleisten museoperiaatteiden mukaan tie tulee säilyttää tallentamishetken kunnossa, ilman että sitä pyritään ennallistamaan johonkin aikaisempaan olomuotoonsa. Jotta se tulevaisuudessa säilyy nykyisessä kunnossa, on olennaista, että se säilyy käytössä. Nykyisen kaltainen vähäinen liikenne ja sen mahdollistama tien kevyt hoito- ja ylläpito ovat varmin tae tien museointihetken kunnan säilymiselle.

3.1.2 Kulttuuriperintö

Seitajärventiessä on useita historiallisia ulottuvuuksia. Seitajärven polku on kulku-urana esihistoriallinen. Se voi olla osa nykyisten valtakunnan rajojen ylittävää väyläverkkoa. Siitä on viitteitä, vaikkei se todennu selvityksen lähdeaineistosta varmasti.

Seitajärven kylässä ja sinne johtavan kulku-uran varrella on muinaismuistoja eri aikakausilta alkaen kivikaudesta. Nämä muinaismuistot ovat maastoon ja sen muotoihin sekoittuneita ja niiden havaitseminen ja tulkitseminen on vaikeaa, jos ei mahdotonta. Ne ovat useissa tapauksissa vaarassa tuhoutua. Nytkin ne ovat osittain tuhoutuneet vaatimattomissakin maa-aineksen käsittelyissä tai jopa metsätrakto-

rin pyöräurissa. Niiden inventoimiseen ja sitä kautta tunnistamiseen ja suojaamiseen voi toivoa löytyvän resursseja.

Partisaanituhoilla on todennäköisesti ainakin välillinen yhteys päätöksentekoon, joka johti Seitajärven museotien syntyyn. Partisaanituhojen muistomerkit osoittavat, että useammatkin järjestäytyneet kansalaispiirit vaalivat tätä kulttuuriperinnettä. Museotien status ja muistomerkit tukevat toisiaan kulttuuriperinnön vaalimisessa.

Elävästä kulttuurista poronhoito ja poroerotus liittyvät Seitajärventien kulttuuriperintöön. Niiden jatkuvien toimintaedellytysten turvaaminen on tärkeää.

Seitajärven kylä edustaa Lapin maanviljelykulttuuria, mikä sekin on merkittävä kulttuurinen arvo. Kylä on säilynyt perinteisen näköisenä. Vaikka rakennuskanta on toisen maailmansodan jälkeistä, kylämaisemasta voi aistia huomattavasti vanhemman kerrostuman. Seitajärven kyläaukeaman säilyminen on myös tien tulkittavuudelle keskeinen tekijä. Seitajärven rannoille on luonnollisesti syntynyt nykyaikaisia vapaa-ajan asumuksia. Toivottavaa olisi, että kylä-aukeaman heinäviljely voisi jatkua, mikä säilyttäisi sen avoimena.

3.1.3 Maisema ja luonto

Tietä ympäröivällä maisemalla ja luonnonpiirteillä on merkittävä vaikutus tien sijoittumiseen, ulkoasuun ja säilymiseen. Seitajärven museotien tiemaisema on ollut pääosin metsäinen, mihin vaihtelua tuovat järvet, uomat ja suot. Polku on aikanaan syntynyt paikkaan, joka on maastoltaan melko tasainen, pohjaltaan kuiva ja jossa tiheä kasvillisuus ei ole haitannut liikkumista. Tie on rakennettu polun helppokulkuista linjausta, maaston muotoja noudattaen. Karussa maastossa vähäinenkin määrä kulkijoita on riittänyt säilyttämään kulku-uran avoimena.

Tavoitteena on säilyttää alueen maiseman ja luonnonympäristön nykyiset arvot ja tien ja sen ympäristön luonteva suhde. Metsien hakkuista suunniteltaessa tulisi huomioida niiden vaikutus maisemaan ja näkymiin. Jos tietä on tarpeen parantaa, toimenpiteiden pitää olla mahdollisimman pienimuotoisia ja ympäristöön helposti maastoutuvia. Materiaalit tulee valita niin, että ne soveltuvat ympäristöönsä. Ei esi-

merkiksi käytetä alkuperäisestä voimakkaasti poikkeavan väristä kiviainesta tai rakenneta huomiota herättäviä muovirakenteita.

3.1.4 Maankäyttö

Harvaan asutulla alueella pienilläkin maankäyttörajoituksilla on hyvin pitkäkestoinen ja näkyvä vaikutus ympäristöön. Vaikutus korostuu arvokkaaksi luokitellussa ympäristössä.

Tavoitteena on sovittaa uudisrakentaminen perinteiseen ympäristöön. Rakennusten lisäksi erilaiset maansiirtotyöt tulee tehdä viimeistellysti museotien mittakaava huomioiden ja paikalta saatavia materiaaleja hyödyntäen.

3.1.5 Liikenne

Liikennemäärät museotiellä ovat melko vähäiset. Kesällä liikkuvat erityisesti loma-asukkaat, muina vuodenaikoina korostuvat yksityisten poronmetsästäjien, paliskunnan ja metsätalousyrittäjien liikkumistarpeet. Lisäksi alueella liikkuu kalastajia, marjastajia ja sienestäjiä.

Tavoitteena on säilyttää tie kulkukelpoisena lumetomana aikana. Talvella tien aurauksen pituus riippuu maanomistajien tarpeista.

Tiellä on tapahtunut yksi omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus vuonna 2008.



Kuva 36. Seitajärvestä Arajärveen laskevan uoman silta, Salmen silta (nro 5083), tieosa 2/8163. Kuva Laura Soosalu.

3.2 Tien ja sen ympäristön hoito

3.2.1 Tie ja siihen liittyvät rakenteet

Tielle ja sen rakenteisiin ei tällä hetkellä ole tarpeen tehdä merkittäviä kunnostustoimenpiteitä. Rumpuja uusitaan, mikäli ne vaurioituvat tai kuluvat ja aiheuttavat tielle sortumisvaaraa. Tien kaiteet ovat hyväkuntoisia ja ne uusitaan tarvittaessa mahdollisen vaurioitumisen vuoksi.

3.2.2 Muistomerkit, opasteet ja viitoitus

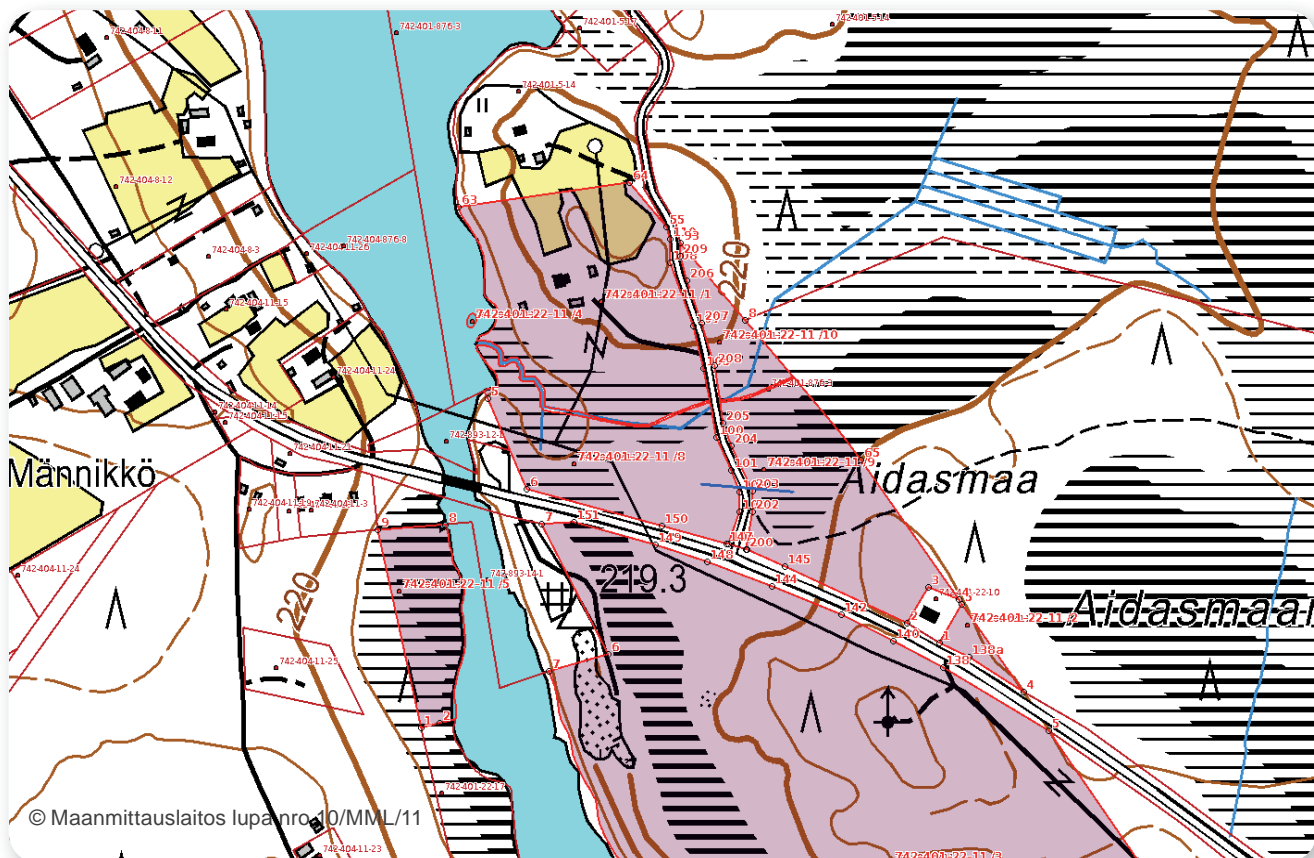
Tiemuseokohteen esittely

Tien eteläpäähän on toteutettu kesän 2011 aikana tiemuseokohteen esittelytaulut. Taulut sijaitsevat Sodankyläntien liittymän läheisyydessä, jossa esittelytauluille on maastollisesti luonteva paikka. Tauluja on yhteensä kolme, suomen-, ruotsin- ja englanninkieliset. Esittelytekstin lisäksi suomenkielisessä taulussa on kartta kohteesta.

Tiealueen leveys vaihtelee 8–12 metriin. Kiinteistönomistaja tien molemmin puolin on Leila Orvokki Vaara Värriöstä (Tila 742-401-22-11, Toivola).



Kuva 37. Rummut, tieosa 1/4528. Kuva Laura Soosalu.



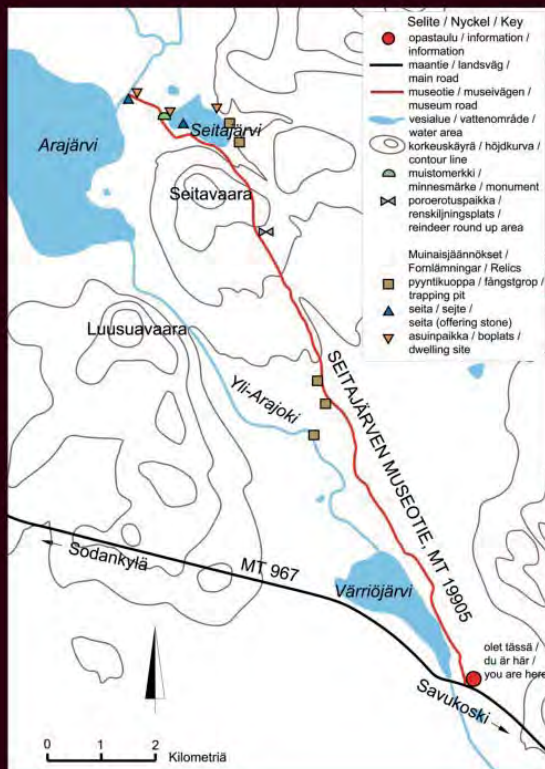
Kuva 38. Kiinteistörajat. Esittelytaulujen sijainti on merkitty punaisella nuolella.



Kuva 39. Seitajärven museotien katosrakennelma, johon taulut on sijoitettu. Pylväiden juurille on sijoitettu maakiviä. Kuva Marketta Hyvärinen.



SEITAJÄRVEN MUSEOTIE



Vuoden 1948 tielakiuudistuksessa lähes 1100 km polkuja nimettiin Lapissa polkuteiksi, jotka muodostivat merkittävän osan Lapin liikenneverkosta. 1950-luvulla jopa kolmannes Lapin teistä oli polkuteita. Niitä parannettiin autolla ajettaviksi maanteiksi 1960-luvulta alkaen. Seitajärven polkutien pituus on 13,6 kilometriä.

Seitajärven reitti on vakiintunut jo esihistoriallisella ajalla. Alueella onkin runsaasti muinaisjäänöksiä kivilta alkaen. Vielä 1950-luvulla polku oli niin kapea, että sitä pitkin ei voinut kulkea edes hevoskärryillä, ainoastaan jalkaisin. Nykyinen 1960-luvulla raivattu tie noudattaa polun linjausta. Polkuteiksi sen tunnistaa siitä, että tie on ympäröivän maaston kanssa samalla tasolla eikä siinä ole oja. Tien varrella on poroerotuspaikka.

Jatkosodassa venäläiset partisaanit tekivät iskuja siviili- ja sotilaskohteisiin. Heinäkuussa 1944 myös Seitajärven kylä saarrettiin. Iskussa kuoli 18 kylän asukasta. Seitajärvi on siten noussut partisaanitoiminnan uhrien muistopaikaksi.



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus



Lisätietoja:
www.ely-keskus.fi
www.mobilial.fi

Kuva 40. Esimerkki suomenkielisestä taulusta, Seitajärven museotie.



Kuva 41. Opastaulu on sijoitettu tien viereen. Sen edustalle mahtuu pysäköimään pari autoa. Kuva Martti Piltz.

Tietä on levennetty tauluja ja sen edustan pysäköinti varten. Taulun kohdalle mahtuu pysäköimään tien suuntaisesti kaksi autoa.

Katoksen edustaa voidaan viimeistellä tasaamalla se tiiviillä kivituhkakerroksella, jotta mm. pyörätuolilla liikkuvat pääsevät esteettä taulun ääreen. Taulujen alareunan korkeus maasta on n. 1 metri. Alueelta poistettua kunttakerrosta käytetään reunojen viimeistelyyn.



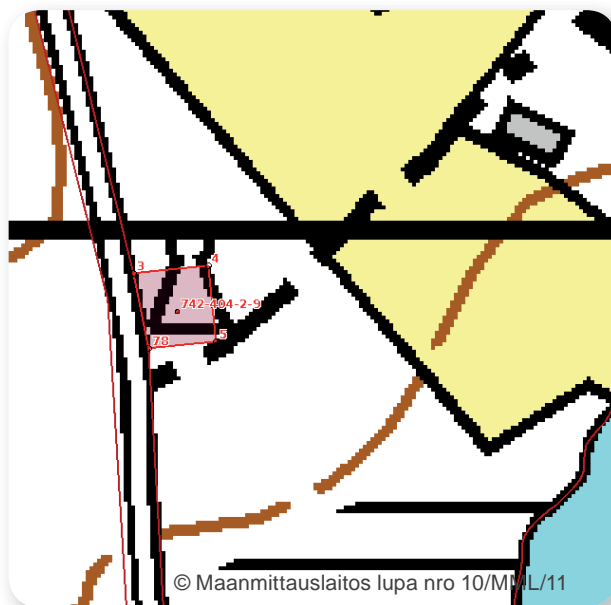
Kuva 42. Muistomerkin uusi viitoitustaulu.
Kuva Marketta Hyvärinen.

Partisaanituhojen muistomerkki

Tien pohjoispäässä, Seitajärven jälkeen, sijaitsee partisaanituhojen muistomerkki. Sen edusta on avoin osin niittymäinen kenttä, joka soveltuu hyvin ympäristöön. Alueella on myös mahdollista pysäköidä muutamia autoja.

Kiinteistön omistaa Savukosken kunta (Tila 742-404-2-9).

Muistomerkin ympäristöä ei ole tarpeen muuttaa. Avoin niittymäinen, metsän reunustama kenttä muodostaa luontevan ympäristön muistomerkillle. Muistomerkiltä avautuu näkymä Seitajärven kylän pelloille.



Kuva 43. Muistomerkin kiinteistörajat.



Kuva 44. Muistomerkki erottuu hyvin tien reunassa etelän suunnasta tultaessa. Kuva Laura Soosalu.

3.2.3 Maisemanhoito

Tässä suunnitelmassa esitetyt maisemanhoitotoimenpiteet kohdistuvat tien lähiympäristöön. Toimenpiteiden avulla tuetaan tien museoarvojen säilymistä. Tien arvoon vaikuttavat myös tien ulkopuolella tehtävät toimenpiteet, erityisesti metsätalous ja rakentaminen. Näihin voidaan lähinnä esittää suosituksia.

Toimenpiteet on esitetty jaksoittain kappaleessa 3.3.

3.3 Alueurakkaan sisällytettävät tieympäristön hoitotoimenpiteet

3.3.1 Kohteen perustiedot

Kohde sisältyy nykyisin kokonaan viherhoitoluokkaan N3, muut tiet. Kohde esitetään edelleen hoidettavaksi viherhoitoluokan N3 mukaisesti. Hoitoluokan mukaiset viherhoitotoimenpiteet ovat niitto, vesakonraivaus ja metsänhoidolliset työt.

Kohdetta ei ole hoidettu sen luonteen vuoksi hoitoluokan vaatimusten mukaisesti, ettei tien historiallinen ilme liikaa muuttuisi.

Alueen hoitoon vaikuttava ympäristötekijä:

Kulttuuri, kulttuurimaisemassa esimerkiksi kyläyhteisössä tai peltomaisemassa olevat erityishoitoa vaativat kohteet, jotka sijoittuvat tiealueelle.

Näitä ovat Seitajärven muistomerkki ja museoarvoltaan merkittävimmät osuudet tiestä, rinne- ja lakijaksot.

Museotien perustiedot ovat:

Kohde on valtakunnallisesti arvokas museotie, yhdystie 19905 Värriöjärvi- Seitajärvi. Nopeusrajoitus tiellä on 60 km/h. Tietä ei ole valaistu. Tiehen liittyviä rakenteita, mm. rumpuja on uusittu. Tiellä ei ole varsinaisia sivuojia. Tiealueen leveys vaihtelee 8–12 metriin, itse tie on leveimmillään kangasmailla (4,9–5,5 metriä), jänkien ja soiden kohdalla se on n. 4 metriä ja Salmen sillalla 3,5 metriä.

Maastossa on mitattu ajoradan leveys neljästä kohdasta seuraavasti:

- Särkiojan rumpu Särkijängän pellon kohdalla tien alkupäässä: 4,3 metriä, tieosoite 1/2877
- Kangasaamaan kohdalla Yli-Arajoelle johtavan tien haarassa: 5,5 metriä, tieosoite 1/4480
- Kallioharjanteiden välinen jyrkkä mutka: 4,9 metriä, tieosoite 2/3084
- Salmen silta: 3,5 metriä, sillan kaiteiden väli 4,9 metriä, tieosoite 2/8163

Hoitovastuut

ELY-keskus: Tiealue

Kunta: Tiealueeseen rajautuva maankäyttö, suositukset.

Yksityiset maanomistajat: Tiealueeseen rajautuva maankäyttö, suositukset.

3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet, tieympäristö

Kertaluonteiset, tieympäristöä koskevat toimenpiteet ja suositukset ovat tiejaksoittain seuraavat:

Värriöjärven järvijakso

Tieympäristössä on metsää, rakennettua ympäristöä, järviä ja soita.

Tiejaksolle sijoittuu uusi opastuspiste Sodankyläntien liittymän läheisyydessä. Opastuspisteen rakentamistoimenpiteet sovitetaan ympäröivään maastoon huolellisesti. Alue rajataan metsämaastosta maahan puoliksi upotetulla pyöröpuulla tai lankulla, joka tervataan. Rajaamiseen voidaan käyttää osittain myös paikalta saatavia maakiviä. Reunojen viimeistelyssä hyödynnetään paikalta saatavaa metsänpohjaa. Alueen viimeistely tehdään käsityönä. Opastuspisteen pintaverhouksena käytetään ympäristöön raekooltaan ja muodoltaan sopivaa kiviaineista, ei esimerkiksi terävasärmäistä poikkeavan väristä mursketta. Taulun ympäristö tulisi olla esteettömyyden vuoksi pinnaltaan kova ja tasainen. Tarvittaessa viimeistellyn käytetään kivituhkaa.

Muilta osin tiejaksolla ei ole merkittäviä kertaluonteisia toimenpiteitä.

Suosituks

Pysyvät rakennukset ja rakenteet tien lähellä tulisi kunnostaa asianmukaisiksi. Epämääräiset ja huonokuntoiset rakenteet tulisi poistaa.

Metsänhoitoa ja hakkuita suunniteltaessa suositellaan otettavaksi huomioon toimenpiteiden maisemavaikutukset.

Tavoitteeksi voidaan asettaa tiehen rajautuvien, maisemakuvaa rikastuttavien peltojen ja niittyjen säilyttäminen avoimina esimerkiksi laiduntamalla tai viljelemällä.

Vanhan Jäkälämaan rinnejakso

Tieympäristö on metsäistä ja osittain harjumaastoa. Maisemakuvan kannalta merkittävimpiä kohteita on Hammaslampi. Tiejakso on osa arvokkainta museotieosuutta.

Kertaluonteisena toimenpiteenä esitetään tien ja lammen välisen kasvillisuuden varovaista harvennusta tarvittaessa yhteistyössä maanomistajan kanssa.

Suosituks

Metsänhoitoa ja hakkuita suunniteltaessa suositellaan otettavaksi huomioon toimenpiteiden maisemavaikutukset.

Seitavaaran lakijakso

Tieympäristö on metsäinen. Lakialueella puusto on harvahkoa. Tien itäpuolella on komeaa kalliomaastoa.

Tiejaksolla ei ole tarpeen tehdä merkittäviä kertaluonteisia toimenpiteitä.

Suosituks

Kunta: Paavonmaalle johtavat opasteet uusitaan erillisen suunnitelman mukaan.

Paliskunta huolehtii tarvittaessa poroerotuksiin liittyvien rakenteiden kunnossapidosta tai huonokuntoisten rakenteiden poistosta.

Metsänhoitoa ja hakkuita suunniteltaessa suositellaan otettavaksi huomioon toimenpiteiden maisemavaikutukset.



Kuva 45. Paavonmaan muistomerkin opaste on uusittu Savukosken kunnan toimesta kesällä 2011. Kuva Martti Piltz.

Seitajärven kulttuuriympäristö- ja järvijakso

Tieympäristö on metsää, rakennettua ympäristöä, järviä ja suota. Tien varressa on pieni maa-aineksenottopaikka. Tienvarteen sijoittuu Seitajärven muistomerkki.

Tiejaksolla ei ole tarpeen tehdä merkittäviä kertaluonteisia toimenpiteitä. Muistomerkkiä nykyisin ympäröivä avoin kenttä on riittävä satunnaisten pysäköinnin tarpeisiin.

Suosituks

Maanomistajat: Maa-aineksen ottopaikka maise-
moidaan oton päätyessä. Seitajärven kylän pellot
on pidetty avoimina laidunten tai viljellen ja tavoit-
teenaan säilyttää ne edelleen avoimina.

Kiinteistönomistajat: Kiinteistöjen ympäristön yleis-
estä siisteydestä huolehditaan ja väliaikaisia raken-
teita vältetään.

3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet

Tie

Kulutuskerrosta lisätään tarvittaessa. Materiaalina
käytetään seulottua soraa tai sora-ainetta 0/11 tai
0/16. Kalliomursketta ei käytetä, koska se sisältää
tummiä mineraaleja ja on ulkonäöltään alkuperäis-
estä tiestä poikkeava.

Mahdolliset aurauksesta syntyneet reunapal-
teet poistetaan, jotta tielle ei jää seisomaan hulevesiä,
vaan ne valuvat ympäröivään maastoon. Reunapal-
teet poistetaan vetämällä ne tielle ja kuljettamalla
pois. Niitä ei saa levittää maastoon. Pintakunnon
hoidossa erityisesti kevätkautena käytetään vain la-
nakalustoa.

Tien pintakuivatuksen toimivuus varmistetaan reu-
napal-
teiden poiston lisäksi tien pinnan muotoilulla ja
tarkistamalla, että rummut toimivat. Jos sivuoja on
pakko rakentaa, niiden syvyydeksi riittää 40–50 cm.
Laskuojien alkuosat tarkistetaan, niiden pienikin pa-
rantaminen voi merkittävästi edistää tien kuivatuk-
sen toimivuutta.

Viherhoito

Tieympäristön hoito toteutetaan viherhoitoluokan
N3 periaatteita soveltaen. Tieympäristöä niitetään
ja raivataan vain tarvittaessa. Vesakon ja pienpuus-
ton raivaus toteutetaan mieluiten käsityönä. Jos

tieympäristössä kasvaa pajukkoa esimerkiksi ympä-
ristön rehevöitymisen vuoksi, raivataan ja murska-
taan kasvusto mieluiten vuosittain niin, että pajukon
kasvu saadaan vähitellen tyrehtymään. Tämän jäl-
keen toimenpiteet voidaan suorittaa noin 3 vuoden
kierrolla. Tiealueen reunalla olevan pajukon raivauk-
sesta on sovittava maanomistajan kanssa. Poikke-
uksena on Sodankyläntien liittymä, jossa näkemien
on säilyttävä aina avoimena liikenneturvallisuuden
vuoksi. Raivaukset toteutetaan loppukesästä, elo-
kuun alusta lähtien.

Mahdollisten raivausten yhteydessä on huolehditta-
va, että maa-ainek-
sia ei työnnetä tien reunaan, vaan
tien ja maaston suhde säilyy nykyisen kaltaisena.

Tien ympäristö on karua, osin kuivaa heinikköä, osin
metsänpohjaa tai suota. Tavoitteena on säilyttää tie-
ympäristö luonnonmukaisena. Tien lähialueelle ei
saa tuoda multamaata eikä kylvää nurmea.

Talvihoito

Tien rakenteesta johtuen tietä voidaan käyttää puu-
kuljetuksiin ns. talvitienä. Tien rakenteen on oltava
jäätynyt vähintään 20 cm ennen kuin kuljetukset sal-
litaan.

Roudan sulamisaikana on käytettävä painorajoitus-
ta. Keväällä tehtävät sohjo-ojat tehdään kevyesti ai-
heuttamatta vaurioita tien ympäristölle.

Suosituks

Kiinteistönomistajat: Tien läheisyyteen ei tuoda mul-
tamaata eikä kylvetä nurmea

Metsänomistajat: Mahdolliset hakkuutähteet korja-
taan pois ja haketetaan paikalle.

3.4 Pitkän aikavälin tieympäristön kunnostustoimenpiteet:

Pitkän aikavälin toimenpiteet ovat tarvittaessa:

- Rakenteelliset parannukset rumpujen ja kosteikkojen kohdalla. Käytetään rakennusmateriaaleja (putket ja maa-ainekset) jotka maastotuvat hyvin ympäristöön, mm. seulottua soraa. Rumpumateriaaliksi soveltuu tien ilmeen kannalta parhaiten betoni. Suurten rumpujen päät viimeistellään kenttäkiveyksellä.
- Tiekaiteiden kunnostus ja uusiminen tarvittaessa esim. paikalle suunnitelluin puukaittein
- Liikennemerkkien ja opastaulujen uusiminen tarvittaessa
- Nopeusrajoituksen alentaminen?



Kuva 46. Suon ylitys Seitajärven päässä.
Kuva Laura Soosalu.

3.5 Talvihoito

Yhdystie 19905, Värriö- Seitajärvi kuuluu talvihoito-luokkaan III ja esitetään edelleen hoidettavaksi luokan III mukaisesti. Maksimilumisvyvyys päivällä (klo 6–22) lumisateen aikana on irtolumen osalta 10 cm ja sohjon osalta 5 cm. Toimenpideaika on 6 tuntia. Suurin sallittu lumi- ja jääpolanteesta johtuva epätaisuus on 3 cm.

Tien päivittäinen talvihoito ulotetaan vain tien alkuosaan palvelemaan vakituista asutusta. Rajaus tarkistetaan alueurakan työkohtaisessa tarkennuksessa.

Tie aurataan Seitajärvelle saakka maanomistajien erillisestä pyynnöstä. Paliskunnalla ei ole auraukselle tarvetta. Puutavarakuljetusten osalta Seitajärven museotie on talvitie ja puutavaran kuljettajat huolehtivat itse tarvittavasta aurauksesta.

3.6 Jatkotoimenpiteet ja toimenpiteiden vaikutusten arviointi

Tielle tai sen ympäristöön ei ole tarvetta tehdä laajamittaisia toimenpiteitä sen ajettavuuden tai liikkuksen turvallisuuden vuoksi. Tien pysty- tai vaaka-geometriaan ei puututa, eikä tietä tulla leventämään. Näiltä osin katsottuna museotien arvoon ei kohdistu merkittäviä riskitekijöitä. Alueella on myös vielä tarkemmin selvittämättömiä pohjavesialueita. Tien hoidolla ja ylläpidolla ei todennäköisesti ole näihin haitallista vaikutusta.

Merkittävimmät tien ja sen lähiympäristön arvoon vaikuttavat toimenpiteet ja riskit liittyvät alueen maankäyttöön. Uudisrakentamisen tulee sopia hyvin ympäristöön. Metsätalous tai muu alueen luonnonvarojen hyödyntäminen eivät saa aiheuttaa haittaa ympäristön arvolle.

Raportin sisältämät toimenpidesuosituksukset tulee tarkistaa ja tarvittaessa päivittää neljän vuoden välein.

Lähdeluettelo

Päätökset:

Päätös 16.11.2010, 1011720107PIR/8, Seitajärventien liittäminen museokokoelmaan, Savukoski, Pirkanmaan ELY-keskus

Haastattelut:

Aarrevaara Mauri, kunnanjohtaja, Savukosken kunta 10.5.2011

Ahtinen Jarmo, rakennusmestari, Savukosken kunta 10.5.2011

Ekdahl Marja, kulttuurisihteeri, Savukosken kunta 10.5.2011, 8.7.2011, 25.7.2011

Erkkilä Veikko, päätoimittaja, kirjailija 10.5.2011

Hannuniemi Raimo, poroisäntä, Kemi-Sompion paliskunta 12.8.2011

Huuskonen Oiva, kehittämisspäällikkö, Destia Oy 24.8.2011

Kantia Outi, vs, elinkeinoasiamies-maaseutusihteeri, Savukosken kunta 10.5.2011

Kotivuori Hannu, arkeologi, Lapin maakuntamuseon intendentti, pvm 11. 5.2011

Lilja Erkki, rakennusmestari, eläkkeellä, Lapin tiepiirin entinen perinneyhdyshenkilö 11.5.2011, 25.5.2011

Salmi Heikki, työn edetessä useita haastattelukertoja

Schultz Tapio, Lapin ELY-keskus, aluevastaava 24.8.2011

Internet:

Museoviraston kulttuuriympäristö rekisteriportaali

Lakela Piritta, Erämatkailun KorvatunturinMaa-hanke, 2010, www.savukoski.fi/ematkailu/eraematkailun-korvatunturinmaa

Niemi Tapani, Erämatkailijan kulttuuriopas Yli-Kemijoelle, 2010, www.lappomania.fi

Kaavat ja rekisteriaineisto:

Destia Oy: iLiitu, onnettomuustiedot

Destia Oy, paikkatietoportaali: pohjavesialueet

Itä-Lapin maakuntakaava, ympäristöministeriön 26.10.2004 vahvistama

Liikennevirasto: Tierekisteriaineisto

Savukosken kunnan kaavoituskatsaus 2011

Kirjallisuus ja selvitykset

Liimatainen Kirsi, Tiehallinnon museotiet ja sillat, 2007, Sisäisiä julkaisuja 11/2007, Tiehallinto

Liimatainen Kirsi, Tiehallinnon perinnetyön käsikirja, 2003, Sisäisiä julkaisuja 2/2003, Tiehallinto

Niukkanen Marianna, Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset, 2009, Museovirasto

Piltz Martti, Selvitys Seitajärven museoarvosta, 2009, Mobilia

Sorateiden hoito ja kunnostus, 1995, Tielaitos, Helsinki.

Teiden talvihoito, laatuvaatimukset, moniste 22.1.2007, Tiehallinto, Helsinki

Viherhoito tieympäristössä, 2000, Tiehallinto, Helsinki.

Viherhoitosuunnitelmat ja kohdekortti, 2003, Tiehallinto, Helsinki

Valokuvat:

Hyvärinen Marketta, Pirkanmaan ELY-keskus

Piltz Martti, Mobilia

Soosalu Laura, Destia Oy

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskus
Liikenne ja infrastruktuuri
Yliopistonkatu 38,
PL 297, 33101 Tampere
puh. 020 63 60050
www.ely-keskus.fi

ISBN 978-952-257-356-8 (PDF)

ISSN-L1798-7970

ISSN 1798-8861 (verkkojulkaisu)